7/15 Nur € 4,90

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 7
Juli 2015
64. Jahrgang

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Frankreich/Italien/Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

MEB-Testreport:
- *DB-50 mit Kabinentender von Märklin*
- *B 3/4 von Liliput*
- *Challenger von Athearn*
- *75^{10-11} von Märklin*

Werkstatt:
- *Geräuschdämmung beim Gleisbau*
- *Supern von Automobilen*

Vor 40 Jahren

Letzter Schnellzugdampf bei der Bundesbahn

Auf fünf Achsen durch Sachsen

Die stärkste 75



BRAW(A)ISSIMO

MAL WIEDER EINE STARKE LEISTUNG!







BRAWA Dampflok BR 75, DRG, Ep. II

40024: Analoge 2-Leiter Gleichstromvariante
inkl. 21-pol. Schnittstelle • **statt UVP: ~~374,90~~ €** *
AKTIONSPREIS: 199,99 €

40025: AC-Digital Digitale 3-Leiter Wechselstromvariante
inkl. lastgeregeltem Decoder • **statt UVP: ~~407,90~~ €** *
AKTIONSPREIS: 199,99 €

40027 AC-Sound Digitale 3-Leiter Wechselstromvariante
inkl. lastgeregeltem Sounddecoder • **statt UVP: ~~514,90~~ €** *
AKTIONSPREIS: 249,99 €

BRAWA Diesellok BR108 156-1, DR, Ep. IV

41212: Analoge 2-Leiter Gleichstromvariante
inkl. 21-pol. Schnittstelle • **statt UVP: ~~149,90~~ €** *
AKTIONSPREIS: 79,99 €

41213: AC-Digital, Digitale 3-Leiter Wechselstromvariante
inkl. lastgeregeltem Decoder • **statt UVP: ~~182,90~~ €** *
AKTIONSPREIS: 99,99 €

41214: DC-Sound, Digitale 2-Leiter Gleichstromvariante
inkl. lastgeregeltem Sounddecoder • **statt UVP: ~~269,90~~ €** *
AKTIONSPREIS: 139,99 €

41215: AC-Sound, Digitale 3-Leiter Wechselstromvariante
inkl. lastgeregeltem Sounddecoder • **statt UVP: ~~269,90~~ €** *
AKTIONSPREIS: 139,99 €



BRAWA Nebenbahnwagen, DRG, Ep. II

45801: BCi24 • 45807: Bi24 • 45808: Cid24 • 45809: Pwi29a
pro Wagen statt UVP: ~~68,50~~ € * **AKTIONSPREIS: 37,99 €**

Nebenbahnwagen 45800 als 4er Set

AKTIONSPREIS: 139,99 €

* UVP: Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers

Sie erhalten dieses Angebot – solange der Vorrat reicht – in folgenden Fachgeschäften:

Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528 - 441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Fahrenkrug Modellbahnen
23701 Eutin · Lübecker Str. 9
Tel. 04521- 3883
info@fahrenkrug-eutin.com

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 16
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

ToyNedo – Spielwaren Raschka
44137 Dortmund · Westenhellweg 132
Tel. 0231-58449820 · info@toynedo.de
www.toynedo.de

Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 6–8
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers
59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 02381-25068
kremersspiel@aol.com

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

„DIE WILDE 13 PLUS“ — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER!



12 Flink und kräftig

Die sächsische Ausführung der 1'C1'-Personenzugloks, die spätere Baureihe 75.5, bewährte sich in über 60 Einsatzjahren ausgezeichnet.



Titel: Baureihe 75.5 von Gützold
Vorbildfoto: Günter Meyer
Montage: Rainer Albrecht

TITELTHEMA

VORBILD

DREHSCHEIBE

MODELL

WERKSTATT

AUSSERDEM



32 Dampf-Abschied

1975 kam das Ende der Ära Schnellzugdampf bei der Deutschen Bundesbahn.



60 Fahrendes Anschlussgleis

Die Erfindung des Straßenrollers von Dr.-Ing. Johann Culemeyer eröffnete neue Wege.



78 DDR-Werkbahn-Flair

Die H0-Miniaturwelt weckt Erinnerungen an die Welt der Arbeit in den Industriekombinaten.



Das gab es lange nicht mehr zu sehen: Eine komplette württembergische Schmalspur-Zuggarnitur aus der Zeit der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen dampft durch Oberschwaben.

BADEN-WÜRTTEMBERG

Ur-Schwäbin

☐ Dass die Lok nach fast vierjährigen Restaurierungsarbeiten wieder in exzellentem Zustand ist, bekamen die Öchsle-Verantwortlichen aus berufenem Mund bestätigt: „Sie läuft sehr ruhig und hat gut Dampf", lobte Josef Wahl (87) aus Aulendorf die Mallet-Lok, die er in Bundesbahn-Diensten noch im Regelbetrieb gefahren hatte. Als Ehrengast machte er die Einweihungsfahrt auf dem Führerstand der Maschine mit. Dass 99 633 früher als schnellste Lokomotive auf der Schmalspurstrecke galt, sorgte angesichts der 45 bis 50 km/h „dr Berg na", wie Wahl berichtete, für Schmunzeln.

Zahlreiche Eisenbahnfreunde waren angereist und freuten sich mit den Mitgliedern des Öchsle-Schmalspurbahnvereins. Diese haben ein großes Ziel ihrer jahrelangen ehrenamtlichen Arbeit erreicht: einen kompletten Zug, bestehend aus Fahrzeugen der ehemaligen Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, also aus der Entstehungszeit der Öchsle-Bahn, wieder einsetzen zu können. Nachdem in den vergangenen Jahren verschiedene Wagen, darunter ein Güterwaggon von 1912 als offener Sommerwagen sowie der älteste erhaltene württembergische Schmalspurwagen von 1891, restauriert worden waren, konnte nun das Herzstück, die Lok 99 633, wieder in Betrieb genommen werden.

99 633 darf als Ur-Öchsle-Lok gelten, da sie zur Erstausstattung der 1899 eröffneten Öchsle-Strecke gehörte, auch wenn sie damals mit wenigen Wochen Abstand als letzte von drei baugleichen Loks nach Oberschwaben geliefert wurde. Ohnehin ist sie heute nicht nur die letzte betriebsfähige Öchsle-Lok der Anfangszeit, sondern der ehemaligen Königlich Württembergischen Schmalspurloks insgesamt. Um dies möglich zu machen, hat der Öchsle-Schmalspurbahnverein rund 360 000 Euro in die Lok investiert, wie Vereinsvorsitzender Benny Bechter schilderte. Dafür erhielt sie unter anderem ein runderneuertes Fahrwerk und einen originalgetreuen Kesselneubau.

„Diese Lok gehört ins Guinessbuch der Rekorde", sagte Hagen von Ortloff, Moderator der Sendereihe „Eisenbahnromantik", und erinnerte daran, dass keine Lokomotive häufiger im Fernsehen gefahren sei. Zu verdanken hat sie dies ihrem Auftritt im Vorspann der „Eisenbahn-Romantik".

Allerdings wird das wertvolle Schmuckstück 99 633 nicht an allen Fahrtagen unter Dampf stehen, sondern soll geschont werden. Besser geschont werden sollte auch das neben der Lok außerordentlich seltene, originale Wagenensemble. Dafür wäre jedoch der Bau einer geeigneten Wagenabstellhalle nötig.

Leider erlitt 99 633 kurz nach Wiederinbetriebnahme einen Schaden, der eine mehrmonatige Reparatur beziehungsweise Nacharbeit nach sich zieht. Bis zum Bahnhofsfest im September soll die württembergische Maschine wieder einsatzbereit sein.

Informationen finden sich auch im Internet unter www.oechsle-bahn.de.



Ehrengast Josef Wahl mit seiner Frau an seiner ehemaligen Arbeitsstätte, dem Führerstand der Schmalspurlok 99 633.

FOTOS: THOMAS FREIDANK



Lokparade vor dem Löbauer Maschinenhaus am 10. Mai 2015.

MUSEUMSBAHN

Löbauer Maschinenhaustage

☐ Die schon traditionellen Löbauer Maschinenhaustage fanden dieses Jahr vom 9. bis 10. Mai statt und standen unter dem Motto „25 Jahre Ostsächsische Eisenbahnfreunde (OSEF) Löbau". Da die Löbauer seit einiger Zeit über keine betriebsfähige Dampflok mehr verfügen, die Lokomotiven 52 8080 und 52 8141 sind seit längerem schon mit abgelaufenen Fristen abgestellt, sind die tschechischen Eisenbahnfreunde „Böhmisches Paradies" aus Turnov eingesprungen. Sie kamen mit ihrer betriebsfähigen Dampflokomotive 310.0134 nach Löbau und stellten diese für Führerstandsmitfahrten zur Verfügung. Neben einem kulturellen Rahmenprogramm gab es an beiden Tagen auch einen Sonderzug-Pendelverkehr zwischen Löbau und Rumburk, wo der Personenverkehr schon vor Jahren eingestellt wurde. Zum Einsatz kam dabei der Desiro VT 642 306/806 der Vogtlandbahn (VBG), welcher in Komplettbeklebung für die Zittauer Schmalspurbahn wirbt.



Zu den Maschinenhaustagen wurde 310.0134 am 8. Mai aus Turnov überführt. Ab Hradek nad Nisou mit 105 015 als Vorspannlok. Am Wochenende stand die Dampflok zu Mitfahrten auf dem ehemaligen Cunewalder Gleis bereit.

BÜHNE EISENBAHN



Stefan Alkofer

Wann waren Sie das letzte Mal im Kino? Ich hatte kürzlich das Glück, die Pressevorführung von „Die Liebe seines Lebens" sehen zu dürfen. Für einen leidenschaftlichen Cineasten wie mich eine schöne Gelegenheit, Arbeit und Vergnügen in Einklang zu bringen.

Eisenbahn und Kino, das war eine Symbiose: In zahlreichen Filmen spielte die Schienenwelt eine tragende Rolle. Der Zug als abgeschlossener, sich bewegender Raum stellte einen außergewöhnlichen Handlungsort dar. Bahnhöfe dienten als Kulisse für sentimentale oder dramatische Ankunfts- oder Abschiedsszenen. Auch für Action-Sequenzen boten Züge immer wieder eine ideale Bühne, wenn es für den Hauptdarsteller galt, über die Dächer der Waggons zu fliehen oder einen Gangster zu verfolgen.

Als ich das Kino verließ, kamen mir zahlreiche Filme in Erinnerung. Angefangen hat wohl alles mit Buster Keatons „The General". Mir fielen aber auch Western wie „12 Uhr Mittags" oder der Beginn von „Spiel mir das Lied vom Tod" von Sergio Leone ein. Für mich unvergessen ist die Anfangssequenz aus „Stadt in Angst", in der Spencer Tracy am Ende einer Daylight-Garnitur entsteigt. Spontan erinnerte ich mich auch an jüngere Produktion wie „Zugvögel - ... einmal nach Inari" oder das bewegende Drama „Der Zug des Lebens". Nicht zu vergessen „Der unsichtbare Dritte" von Alfred Hitchcock und der ultimative Eisenbahn-Film „Trans-America-Express" mit Gene Wilder.

Gehen Sie mal wieder ins Kino! Der größte Flachbildmonitor kann nicht mit einer Leinwand mithalten und Sie wissen ja: Die besten Plätze sind genau in der Mitte. Die letzte Reihe ist nur zum Kuscheln da.


FOTO: JANNIK WERSCHECK

Leere Kesselwagen bekommen in Bornum am Harz bei den Harzer Apparatewerken (HAW) eine neue Innenbeschichtung. Dazu werden die Wagen aus Hannover-Linden nach Derneburg gebracht, wo sie an die Werkbahn von HAW übergeben werden. Die Fahrt auf dem etwa 16 Kilometer langen Gleisanschluss wird durch HAW durchgeführt.

PRIVATBAHN

139 558 nach Dessau

Mit dem Magdeburger Hilfszug und der defekten 139 558 von Railadventure im Schlepp war 232 201 als Hilfz 62613 von Burg bei Magdeburg über Magdeburg-Rothensee nach Dessau ins dortige AW unterwegs. Die E-Lok hatte einen Schaden am vierten Radsatz erlitten, so dass dieser auf ein Hilfs-Fahrgestell aufgebockt werden musste (kleines Bild). Mit maximal 40 km/h ging es zur Reparatur ins Instandhaltungswerk. Für die eingesetzte Ludmilla mit dem markanten Holland-Latz war es einer der letzten Einsätze, fuhr sie doch vom Betriebshof Rothensee aus ihre letzten Rest-Kilometer vor der Untersuchungsfrist ab.




FOTOS: SASCHA DUWE

Kurz vor der Einfahrt ins AW-Werksgelände konnte die seltene Fuhre vor der Kulisse des Heizkraftwerkes Dessau abgelichtet werden.

ZWISCHENHALT

Die Triebwagen der Baureihe 641 „Walfisch“, die als Main-Saale-Express eingesetzt werden, wurden umgebaut. Zwischen Bamberg und Hof können nun zehn statt bisher drei Fahrräder mitgenommen werden.

Die Diesel-Tw vom Typ NE 81 der Regentalbahn konnten von der Staudenbahn übernommen werden, die einen eigenwirtschaftlichen Verkehr auf der Strecke Gessertshausen – Langenneufnach ab Juni 2015 durchführen will.

Für die Marschbahn Hamburg-Altona – Itzehoe – Westerland haben sich neben der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) auch DB Regio und Abellio beworben, so dass es für die NOB nicht ganz einfach werden wird, die Ausschreibung zu gewinnen.

Die drei- und fünfteiligen Talent 2-Züge für das Saale-Thüringen-Südharz-Netz haben die Inbetriebnahme-Genehmigung vom Eisenbahn-Bundesamt erhalten und dürfen somit im Fahrgastbetrieb eingesetzt werden. Damit hat Abellio-Rail-Mitteldeutschland bereits sieben Monate vor der Betriebsaufnahme volle Planungssicherheit.

Die Zahnradbahnlok 97 501 der Freunde der Zahnradbahn Honau-Lichtenstein war im Mai auf der Sauschwänzlebahn im Regelzugdienst unterwegs.

Stadler wird für die Staatsbahn von Aserbaidschan fünf vierteilige Kiss-Einheiten liefern.



FOTO: FRANK HEILMANN

Radsätze von französischen Dampfloks warten im DLW Meiningen auf die Instandsetzung.

DLW MEININGEN

Frankreich-tauglich

☐ Das Dampflokwerk (DLW) Meiningen hat eine auf vorerst drei Jahre befristete Zulassung zur Instandhaltung von französischen Dampflokradsätzen erhalten. Dafür wurde die Meininger Radsatzdrehbank aus dem Jahr 1942 nachgerüstet, um das von der SNCF geforderte Radreifenprofil der Norm S1002 fertigen zu können. Der Dachverband der französischen Museums- und Touristikeisenbahnen UNECTO hat bei der Zulassung intensiv mit dem DLW Meiningen zusammengearbeitet und gemeinsam mit potentiellen Kunden auch Radsätze der Lokomotiven 141 R 840, 141 R 1126 und 241 P 9 in Auftrag gegeben.



FOTO: HENNING GOTHE

■ *Am 1. Mai 2015 wurden im Bw Glauchau erstmals 95 0009, 99 1594 und 99 783 der Öffentlichkeit gezeigt. Die Dampfloks wurden durch die Preßnitztalbahn erworben und ergänzen den Fahrzeugpark. Langfristig ist beabsichtigt, 99 1594 wieder in Betrieb zu nehmen. Ob die anderen beiden Fahrzeuge noch einmal unter Dampf zu sehen sein werden, ist ungewiss.*

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.

☐ 119 008 hat mit ihrem ARS Altmann-Autotransportzug von Bremerhaven-Kaiserhafen nach München-Milbertshofen am 12. Mai 2015 den Landrücken überwunden und rollt in Kürze in den Bahnhof Jossa ein. Seit Januar 2015 ist die Lok für „Rhein Cargo Süd“ unterwegs. Das Triebfahrzeug war nach seiner Indienststellung im Jahr 2009 zunächst für „CargoNet AS Oslo“ beziehungsweise für „Angel Trains Cargo NV/SA“ Antwerpen im Einsatz.

Stutzten Sie nicht soeben, als Sie die Betriebsnummer, 119 008 lasen? Müsste die Lok, eine TRAXX F140 AC2, nicht eigentlich die Bezeichnung 185 tragen oder können Sie erklären, wie es dazu kommt, dass dies eine 119 ist?



FOTO: HOLGER RICHTER

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juli 2015 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Mai-Heft lautete: „1000 Millimeter“. Gewonnen haben: Sack, Lothar; 06366 Köthen; Kerch, Manfred, 67663 Kaiserslautern; Koch, Kurt, 14167 Berlin; Klimaschewski, Olaf, 80687 München; Scheibelberger, Walter, A-2261 Angern/March; Kayser, Lutz, 06618 Naumburg a. d. Saale; Strauß, Bernd, 04610 Meuselwitz OT Wintersdorf; Heemeyer, Ursula, 32139 Spenge; Munk, Werner, 12247 Berlin; Piepersjohanns, Werner, 26180 Rastede; Lüngen, Hannelore, 26605 Aurich; Meier, Horst, 45468 Mülheim; Janssen, E., NL-1446HC Purmerend; Seidler, Dieter, 34466 Wolfhagen; Lorenz, Roland, 39108 Magdeburg; John, Thorsten, 17098 Friedland; Huck, Hans-Jürgen, 58332 Schwelm; Thalwitzer, Reinhard, 49084 Osnabrück; Glaser, Ingo, 73529 Rechberg; de Becker, Jo, B-9473 Welle.

SACHSEN

Die Reichsbahn lebt

☐ Eine V100 und zwei Halberstädter Mitteleinstiegswagen prägten in den 1990er-Jahren vielerorts das Bild der Nebenbahnen auf dem Gebiet der ehemaligen DDR. Auch im Erzgebirge gehörte diese Garnitur zum alltäglichen Bild zwischen Schwarzenberg und Annaberg-Buchholz, bis zur Abbestellung des SPNV im Jahr 1997. Auf der Zschopautalbahn Chemnitz – Vejprty (Weipert) fuhr die Garnitur als Triebwagenersatz sogar noch bis ins Jahr 2000. Am 10. Mai 2015 erinnerte 112 565 der PRESS, als sie während einer Charterfahrt zweimal zwischen Schwarzenberg und Cranzahl unterwegs war, mit zwei Halberstädter Mitteleinstiegswagen (ebenfalls PRESS) an die Zeit der 1990er-Jahre.



FOTO: HENDRIK FLATH

Nahe Walthersdorf ist 112 565 mit dem Leerzug DLr 79434 nach Cranzahl unterwegs.

FOTO: FRANK ZARGES

■ Am Samstag, 2. Mai 2015, fand eine Fotoveranstaltung auf der Elstertalbahn statt. Hauptakteurin war 118 757 des Erfurter Bahn-Service. Der wunderschöne DR-Diesel kommt gerade aus dem Bahnhof Gera-Liebschwitz über die alte Eisenbahnbrücke, welche die Salzstraße und die Weiße Elster quert, in Richtung Wünschendorf. Die durch Korrosion und Alter stark geschwächte Brücke, eine genietete, 226 Meter lange Stahlkonstruktion, die mittlerweile mehr als 120 Jahre auf dem Buckel hat, lässt nur noch eine Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h zu. Sollte das Bauwerk nicht bald renoviert werden, steht die am 1. Dezember 1892 eröffnete Strecke Gera – Wünschendorf wohl vor dem Aus.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

■ Am 4. Mai 2015 wurde in Essen Hbf 422 084 mit „China 8“-Werbung vorgestellt. „China 8“ ist eine Ausstellung zeitgenössischer chinesischer Kunst in acht Städten beziehungsweise neun Museen zwischen Rhein und Ruhr, die vom 15. Mai bis 13. September 2015 läuft.



FOTO: THOMAS LIEBERT

■ Auch die für den Nahverkehr Schleswig-Holstein bestellten Traxx-Lokomotiven aus dem Hause Bombardier kommen so langsam in Fahrt. 245 201 wurde deshalb am 13. Mai 2015 vom Werk Kassel nach Husum überführt. Hier ist die Lok bei Hohnstedt auf der Nord-Süd-Strecke unterwegs.

TOP UND FLOP

TOP: Streikersatzverkehr

Die Eidgenossen helfen aus: Die deutsche Tochter der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ersetzte beim Bahnstreik Nummer acht einzelne Verbindungen zwischen Basel und Freiburg, so dass wenigstens die Berufspendler von der Stelle kamen. Beauftragt wurden die SBB dazu von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, die sich ebenfalls über diese unkomplizierte Lösung freute.

FLOP: Zu wenig Triebwagen

Mitte Mai wurde beschlossen, dass die S-Bahn Rhein-Main in den Hintertaunus bis nach Usingen verlängert werden soll. Ursprünglich war geplant, die S-Bahn bis nach Grävenwiesbach fahren zu lassen. Leider reichen aber die Fahrzeuge für eine Verlängerung nach Grävenwiesbach nicht aus, so dass der Rest der Strecke nach wie vor als Dieselstrecke von der Hessischen Landesbahn betrieben wird.



FOTOS: ANDREAS DOLLINGER

Mittlerweile finden sich einige Dutzend Maste, die mit Seilen zusätzlich abgespannt wurden,



Verstärkung in Form von mit Spanngurten befestigten Stahlprofilen erhielten oder ganz durch Pioniermaste ersetzt wurden.

DB NETZ

Bröseliger Beton

☐ Viel Glück im Unglück hatte die DB AG Ende April im Ortsbereich von Ansbach, nachdem bei Kilometer 52,8 ein Oberleitungsmast mittig umgeknickt war. Da gleichzeitig ein paar Kilometer weiter ein Böschungsbrand zur Streckensperrung führte und ein Anwohner den umgeknickten Mast meldete, fuhr glücklicherweise kein Zug in das Hindernis. Wie sich herausstellte, waren die Armierungseisen des rund 50 Jahre alten Schleuderbetonmastes total verrostet. Sie hatten den Beton weggesprengt, so dass keine Standfestigkeit mehr gegeben war. Das Eisenbahn-Bundesamt legte daher der DB Netz nahe, auch alle weiteren potentiell gefährdeten Masten umgehend zu prüfen. Die Besatzungen einer Armada von DB-Netz-Autos und einem halben Dutzend Oberleitungstriebwagen machten sich umgehend ans Werk und wurden an den rund 400 Masten zwischen Lehrberg und Triesdorf auch schnell fündig. Für die Überprüfung musste neben einer Langsamfahrstelle jeweils ein Gleis gesperrt werden, was trotz einiger Umleitungen im Güterverkehr auf der vielbefahrenen Strecke Ansbach – Würzburg für ordentliches Chaos sorgte. Der Abschnitt Treuchtlingen – Ansbach – Würzburg wurde im Zuge der um 1965 erfolgten Elektrifizierung mit einer Mischung aus Stahl- und Schleuderbetonmasten versehen. Letztere machen schon seit längerem keinen gesunden Eindruck. Aus mehrfach notdürftig überspachtelten meterlangen Rissen bröselt der Beton. Punktuell wurden in den letzten Jahren immer wieder mal neue Maste gesetzt. Wieviele insgesamt betroffen sind und warum nur der Abschnitt Lehrberg – Triesdorf kontrolliert wurde, ist nicht bekannt.

MUSEUMSBAHN

DR-Feier

☐ Das 7. Egelner Bahnhosfest am 2. und 3. Mai 2015 des Vereins Nebenbahn Staßfurt – Egeln stand dieses Jahr unter dem Motto Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn. Präsentiert wurden folgende Fahrzeuge der DR: 118 586 (EF Staßfurt), 219 158 (VM Nürnberg), 120 366 (EF Staßfurt), 172 132 und 172 171 (Köstner Schienenbusreisen). Neben den DR-Maschinen waren folgende Privatbahnloks anwesend: V 90 002 und 295 095 (ASLVG), V330.6 (250 003, hvle). Im Sonderzugverkehr pendelten an beiden Tagen der LVT 172 132/172 171 sowie die Loks 219 158 und V 90 002 zwischen Westeregeln und Schneidlingen. Bei den lokbespannten Zügen kamen mit den Wagen B4gml 260-328, B3g 352-227 und Bgetr 357-661 weitere Fahrzeuge des Verkehrsmuseums Nürnberg (VM) zum Einsatz. Diese Züge pendelten teilweise im Sandwichverkehr zwischen Westeregeln und Schneidlingen. Für Scheineinfahrten mit Güterzügen in den Bahnhof Egeln standen die Lokomotiven V 330.6 und 295 095 in Egeln bereit. Der Verein Nebenbahn Staßfurt – Egeln bietet den Besuchern mit den alljährlichen Bahnhofsfesten somit immer noch die Gelegenheit, ein Teilstück der ehemaligen KBS 317 Staßfurt – Egeln – Blumberg mit Reisezügen zu befahren. Bekanntlich endete der reguläre Reisezugverkehr zwischen Staßfurt und Blumberg am 26. September 2002, da die Fahrgastzahlen zu gering gewesen waren.



FOTO: FRANK HEILMANN

219 158 mit dem Zug 9002 nach Scheidlingen zwischen Egeln und Schneidlingen.

Kurz vor dem Dampflokverbot



FOTO: WOLFGANG BÜGEL/SLG EISENBAHNSTIFTUNG

Nach den Feierlichkeiten zum Dampfabschied im Bw Bismarck brachte 044 508 die Dahlhausener Loks 55 3345, 132 027, 89 7159, 66 002, 90 009, 01 008 und Walsum 5 zurück nach Bochum und passierte am 23. Mai 1977 das schöne Bahnhofsensemble von Wattenscheid-Höntrop, dessen hölzerne Bahnsteigüberdachungen schon seit etlichen Jahren Geschichte sind.

■ Nachdem in Gelsenkirchen-Bismarck am 23. Mai 1977 und in Rheine fünf Monate später die letzten Feuer erloschen waren, verhängte die DB auf ihren Strecken ein Dampflokverbot. Man wollte sich so wohl ein neues, moderneres Image geben. Offiziell begründet wurde das Verbot mit fehlenden Brandschutzstreifen und nicht mehr vorhandenen Einrichtungen zur Versorgung der Dampfloks. Wer nun im Westteil Deutschlands Dampfloks erleben wollte, musste auf Privatbahn-Strecken ausweichen oder in die DDR reisen. Erst im Zuge der 150-Jahr-Feiern wurde das Verbot gelockert, und 1985 dampfte es wieder rund um Nürnberg. Außerhalb Nürnbergs war es 41 360, welche 1987 zum 90. Geburtstag der Müngstener Brücke über DB-Strecken dampfte und anschließend auch bundesweit zum Einsatz kam.

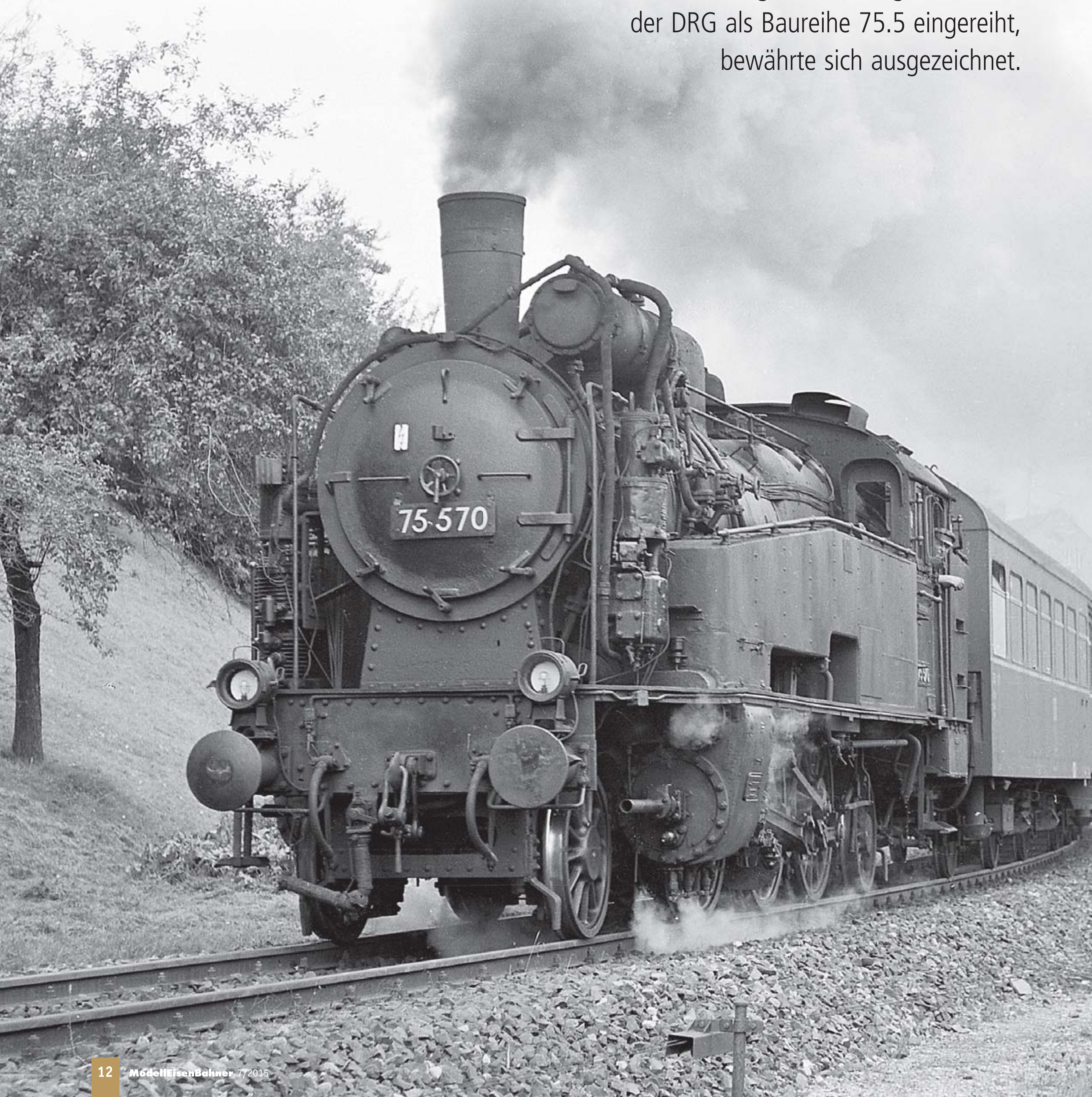


FOTO: MARCUS HENSCHEL

Zu den Dahlhausener Museumstagen am 18./19. April war 011 075 der SSN aus Rotterdam zu Gast und passierte den modernisierten S-Bahn-Haltepunkt (S 1) Wattenscheid-Höntrop.

66 Jahre lang zeigte eine sächsische Tenderlok-Baureihe ihre Kraft:

1´C1´-Personenzugloks wurden für die Länderbahnen Badens, Württembergs und Sachsens entwickelt. Die sächsische Ausführung, die Gattung XIV HT, bei der DRG als Baureihe 75.5 eingereiht, bewährte sich ausgezeichnet.



SACHSEN-PONY

„Das waren sehr gute Maschinen." Die abschließende, kurze Aussage eines Kollegen als Resümee unserer Unterhaltung zur sächsischen Variante der 75 fasst das Wesentliche treffend zusammen.

Gibt es noch mehr zu sagen? Sicherlich. Jedoch: Tatsächlich dampfend kann man schon lange keine der Loks mehr bewundern. Zeitzeugen, welche die Länderbahnloks noch im täglichen Betrieb erleben durften, werden bereits rar. So bleiben nur wenige mündliche, ansonsten schriftliche Überlieferungen, oftmals Informationen aus zweiter und dritter Hand, als Erinnerung an eine Dampflok-Baureihe, die überwiegend nur regional verbreitet war: im Netz der ehemaligen Länderbahn, für die sie einst gebaut worden war.

Ab 1900 waren die ersten Tenderlokomotiven mit der symmetrischen Achsfolge 1'C1' in größeren Stückzahlen an deutsche Länderbahnen geliefert worden. Den Anfang machte Baden mit der Gattung VI b (spätere Baureihe 75.1), die von der Münchener Lokfabrik J. A. Maffei in einer stattlichen Stückzahl von 173 Exemplaren geliefert wurde. 14 Jahre später folgte die wesentlich stärkere und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h auch schnellere VI c (Baureihen 75.4 und 75.10). Diese 135 Heißdampfloks wurden bei der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe und bei Jung gebaut.

Erfolgreiche Vorgänger in Baden und Württemberg

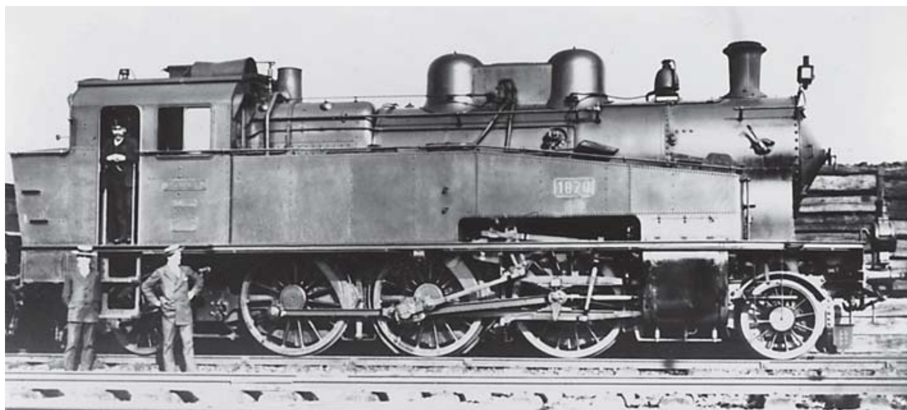
Auch in Württemberg beschaffte man ab dem Jahr 1910 flinke 1'C1'-Loks. Die von der Maschinenfabrik Esslingen gelieferten 96 Maschinen liefen bei der DRG ab 1925 als Baureihe 75.0.

Schließlich fiel auch bei den Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen der Entschluss, Tenderloks mit dieser Achsfolge zu beschaffen. Im Jahr 1911 wurden die ers-

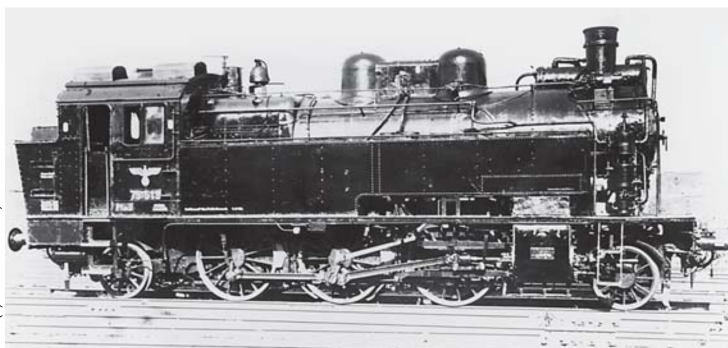
Flink und kräftig: Die Merkmale der sächsischen Konstruktion kommen im Bild von 1968 bestens zur Geltung. 75 570 hat soeben Colditz verlassen. Das Einfahrsignal steht zwecks besserer Erkennbarkeit oben auf der Böschung.

FOTO: SLG. MARKWART

ten acht der insgesamt 106 Loks von der sächsischen Maschinenfabrik Richard Hartmann ausgeliefert. Wie in Württemberg begnügte man sich in Anbetracht der kurvenreichen Strecken im Einsatzgebiet mit einer Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h. Auch die Bauart des Laufwerks, mit zwei Adams-Achsen für die Laufradsätze anstelle der damals bereits erfolgreich eingesetzten Krauss-Helmholtz-Lenkgestelle, mag für die eher geringe Geschwindigkeit ausschlaggebend gewesen sein. An Leistung sparte man indes nicht. Die XIV HT sollte in der Ebene 750 Tonnen ziehen, in Steigungen von sechs Promille waren bei 40 km/h noch 635 Tonnen gefordert. Die sächsische Variante war damit die stärkste 1'C1'-Länderbahn-Lok.



In ihrem ursprünglichen Aussehen präsentiert die Lokmannschaft ihre XIV HT mit der Bahnnummer 1828, die spätere 75 528, eine Lok aus der zweiten Lieferserie der Jahre 1912/13.



FOTOS (2): HERMANN MAEY, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

75 519 stammt aus der ersten Bauserie und besaß noch die geraden Wasserkästen. Vorwärmer und runde Rauchkammertür wurden zu DRG-Zeiten angebracht.

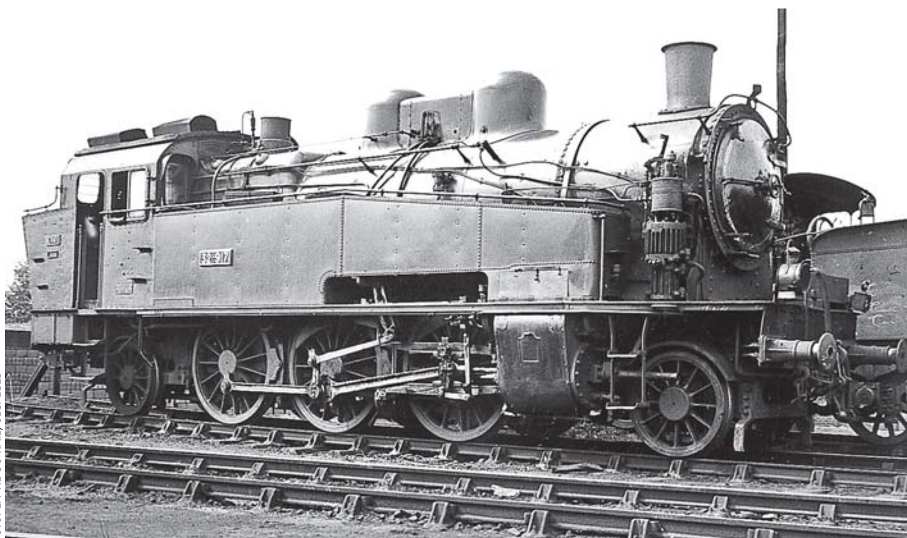


FOTO: LA VIE DU RAIL, SLG. EBEL

1919 gelangten acht fabrikneue XIV HT als Reparationslieferungen nach Frankreich. Bei den „Chemins de fer de l'État" (ETAT) waren sie unter den Nummern 32-916 bis 923 eingesetzt.

Charakteristisch für die Hartmann-Konstruktion war der Belpaire-Stehkessel mit rechteckigem Querschnitt, der für die beiden unübersehbaren Höcker im Hinterkessel vor dem Führerhaus sorgte. Zwischen den beiden Dampfdomen, die für eine gute Dampfentnahme bei Vorwärts- und Rückwärtsfahrt sorgen sollten, lag die Verkleidung für den Sandkasten. Die Zylinder waren baugleich mit denen des sächsischen „Rollwagens", der XII H2 (DRG-Baureihe 38.2).

Anfangs mit spitzer Rauchkammertür

Während der Beschaffungszeit von immerhin zehn Jahren und mit den einzelnen Lieferserien ergaben sich einige Bauartänderungen: Die Wasserkästen waren zunächst mit waagerechter Oberkante ausgeführt, erst ab der dritten Lieferserie von 1912/1913 wurden die Kästen vorne ab-

„Drei alte Sachsen ...

... und ein Preuße", so beginnt eine Bildunterschrift im Maedel-Klassiker „Dampflokomotiven, geliebt und unvergessen" aus dem Jahr 1975. Es war mein erstes richtiges Eisenbahnbuch, ich hatte es von meinem Opa, einem (leider nur im Innendienst tätigen) Bundesbahner geschenkt bekommen. Manche Bilder brannten sich, samt der Bildunterschrift, die ich auswendig kannte, sozusagen unveränderlich in mein Gedächtnis. Wegen dieses einen Bildes, es zeigt die 75 578 zusammen mit der preußischen 58 1095 sowie mit 58 447 und 94 2007 in Chemnitz-Hilbersdorf am 27. April 1964, war mir die sächsische Variante der 75 bekannt. So kommt der junge Eisenbahnfreund zu seinem Wissen. Er saugt es förmlich auf und verwahrt es sorgfältig. Den Namen „Karl-Marx-Stadt" konnte man in dem westdeutschen Buch nicht lesen.



geschrägt, um den Lokpersonalen bessere Sicht zu ermöglichen. Die Rauchkammertür war spitz zulaufend, zusätzlich zierte ein Krempenschornstein die Loks. Diese Ausführung könnte man durchaus als formschön bezeichnen.

Auch das erste Baulos des Jahres 1915 wurde noch so ausgeliefert. Fünf weitere Maschinen dieses Baujahres erhielten Kleinrohrüberhitzer der Bauart Schmidt, die sich allerdings nicht bewährten und später durch die Regelbauart ersetzt wurden. Bei der Umzeichnung durch die DRG wurden sie als 75 501 bis 505 eingereiht. Dies war ungewöhnlich, da in der Regel die Fabriknummern für die Vergabe der neuen Nummern ausschlaggebend waren. Hier aber erhielten fünf jüngere Loks niedrigere Ordnungsnummern als diejenigen der Baujahre ab 1911. Diese erhielten Reichsbahnnummern ab 75 511.

Die XIV HT der Baujahre 1917 bis 1921 wurden mit herkömmlicher, gerundeter

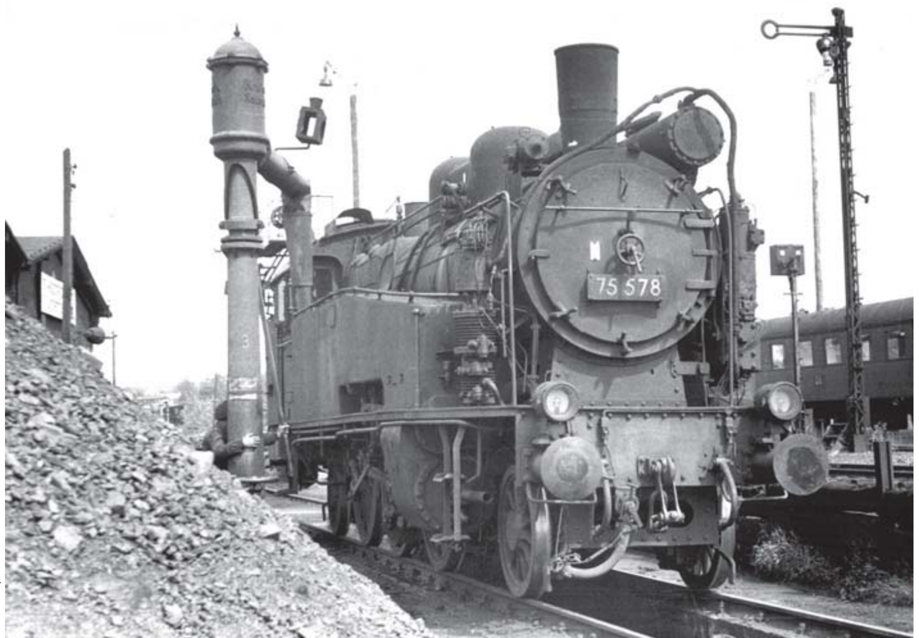


FOTO: OTTE, SLG. SCHUMACHER

75 578 (siehe auch Bild unten) war auch in Falkenstein im Vogtland anzutreffen. Im dortigen, mittelgroßen Bw wurde sie mit einem etwas verwahrlosten Wasserkran versorgt.

FOTO: ILLNER, SLG. GARN

Der Personenzug mit der Chemnitzer 75 524 legt einen kurzen Zwischenstopp am Haltepunkt Ursprung auf der kurzen Nebenbahn Wüstenbrand – Neuoelsnitz ein. Die kurze Zeit für die Verladung von Gepäck und Kinderwagen reichte Günter Meyer für ein stimmungsvolles Foto.

Rauchkammertür, geradem Schornstein und nun vier statt zwei Lüftungsaufsätzen auf dem Führerhaus abgeliefert. Diese Loks waren wegen größerer Vorräte auch schwerer als ihre Vorgängerinnen.

Nach dem Ersten Weltkrieg verblieben sieben Loks in Polen, die dort als Okl 101 bezeichnet wurden. Nach 1945 kehrten sie von dort zurück und liefen unter den Reichsbahnnummern 506 bis 510 sowie

Polen-Heimkehrer als Lückenfüller

589 und 590. Eine ehemalige französische ETAT-Lok, die ebenfalls 1945 bei der Reichsbahn verblieben war, wurde zur 75 591. Man hat bei der DR pragmatisch die bestehenden Lücken in der Nummernfolge gefüllt und dann hinten angestückelt.

Das Einsatzgebiet der 75.5 kann man vereinfachend so umschreiben: Sachsen, von Adorf bis Zittau. Ein Schwerpunkt lag im Chemnitzer Berufsverkehr, zum Beispiel auf der DW-Linie nach St. Egidien. Dieser Endpunkt wurde auch über die Nebenlinie Wüstenbrand – Oelsnitz erreicht, von der die Bilder oben stammen.

Von Chemnitz beziehungsweise Karl-Marx-Stadt aus, wo im Bw Hauptbahnhof immer viele 75.5 stationiert waren, wurde auch Annaberg-Buchholz erreicht. Im nahe liegenden Bw Aue waren die XIV HT bis zirka 1950 und nur aushilfsweise noch einmal 1960 und im September 1969 beheimatet. Von dort aus wurde etwa die Strecke Zwönitz – Stolberg bedient.

Weitere Beheimatungsschwerpunkte waren die Bw Zwickau und Falkenstein.



In Eibenstock unt. Bf setzt 75 582 im August 1958 die Reise mit dem P 4031 von Aue in Richtung Muldenberg fort. Auf der Steilstrecke zum oberen Bahnhof wurden die 75 nicht eingesetzt.

FOTOS (3): GÜNTER MEYER

Auf derselben Strecke gelang Günter Meyer am 18. Oktober 1966 das Portrait des P 3199 mit 75 510 und 75 508. Die Loks mit unterschiedlicher Form der Wasserkästen gelangten nach dem Ersten Weltkrieg als Reparationsleistung nach Polen und kehrten 1945 zur DR zurück.

Auf allen von Falkenstein ausgehenden Strecken waren über Jahrzehnte die XIV HT des dortigen Bw heimisch. Sie liefen über Zwotental nach Klingental, nach Herlasgrün, Plauen und Oelsnitz (Vogtland), aber auch auf dem Reststück der Strecke nach Göltzschtalbrücke zwischen Lengenfeld und Wolfspfütz. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren dort acht Maschinen stationiert, der Bestand erweiterte sich jedoch fast kontinuierlich. 1955 weilten zwölf Loks der Baureihe in Falkenstein, 1966 waren es 13 Maschinen, dazu gesellte sich immer eine ganze Reihe sächsischer XI HT (Baureihe 94.20). Allerdings war zu diesem Zeitpunkt das Ende der Länderbahnloks schon absehbar. Bereits 1961 mischten sich erstmals zwei 86 in den Bestand, ab 1968 ersetzten sieben 1'D1'-Einheitsloks die alten Sächsinnen. Später sorgten neue V 100 und LVT für das endgültige Verschwinden der Länderbahn-Maschinen. Heute sind vom Bw Falkenstein nur noch verfallende Reste übrig, nachdem eine Windhose im Jahr 1998 das Lokschuppendach größtenteils abgedeckt hatte. Viele der ehemaligen Einsatzstrecken haben ihre letzten Züge längst gesehen. Das gilt auch für den Abschnitt Aue – Eibenstock – Adorf der CA-Linie. Der Lokeinsatz erfolgte dort vom Bw Adorf aus.

Strecken um Falkenstein waren 75.5-Domäne

Vom Bw Glauchau aus waren die 75.5 auf der Muldentallinie nach Großbothen unterwegs, auch diese schöne Strecke ist heute ohne Zugverkehr. Ganz im Osten Sachsens ist beispielsweise die Strecke Zittau – Eibau als Einsatzgebiet zu nennen.



FOTO: HANS-JOACHIM LANGE

Wesentlich moderner als der oben abgebildete Abteilwagenzug war die Rekowagen-Garnitur des P 9594 Großbothen – Glauchau. Am 4. Mai 1968 steht 75 578 des Bw Glauchau im Ausgangsbahnhof.

FOTO: GÜNTER MEYER

Nur sonntags möglich: Die Züge des Berufsverkehrs rund um Karl-Marx-Stadt machen Pause, die damit betrauten 75 ebenfalls. Im Herbst 1965 gelang die Aufnahme der Sächsinnen zusammen mit 58 1666 im Bw Hbf. Man beachte die unterschiedlichen Rauchkammertüren.

Es ist gängige Meinung, dass die sächsischen 75 tatsächlich nie ihr Stammland verlassen hätten, sieht man von den Reparationsloks und kriegsbedingten Verschiebungen ab. Aber: Auch in Sachsen-Anhalt waren die 75.5 heimisch. Und zwar im 75-Sammelsurium des Bw Haldensleben, das auch ehemals badische VI c sowie einige 1'C1'- Privatbahnmaschinen umfasste. Im Zeitraum von 1960 bis 65 waren wohl drei 75.5 dort beheimatet, bekannt sind 75 504 und 530. Die Einsätze erfolgten im Berufsverkehr nach Magdeburg.

Die Wagengarnituren, welche zur DR-Zeit von den 75.5 befördert wurden, waren abwechslungsreich und vielfältig: Vor drei- und vierachsigen Länderbahn-Abteilwagen preußischen aber auch sächsischen Ursprungs waren die Loks genauso zu sehen wie vor kurzen Zweiachsern. Vom

Auch in Sachsen-Anhalt waren 75.5 zu Hause

MCi-Behelfspersonenwagen bis zu den damals hochmodernen Rekowagen reichte das Sortiment der Wagenzüge. Einige Beispiele zeigen wir in Vorbild und Modell auf den Seiten 86 und 87. Auch die Beförderung von Leig-Einheiten und Schnellzügen ist belegt, darüber hinaus gehörten auch Güterzüge und PmG zu den Aufgaben der Baureihe 75.5.

Ab 1967 kündigte sich das Ende der Baureihe an, abgestellte 75.5 waren unter anderem in Falkenstein zu sehen. Die Elektrifizierung der Strecke Dresden – Werdau und die Neulieferungen der V 100 sorgten dafür, dass ein Großteil der ehemaligen XIV HT bis 1969 ausrangiert wurde. Letzte Abstellungen erfolgten bis 1971.

Nur 75 515 vom Bw Döbeln blieb betriebsfähig, sie hatte als Letzte eine größere Untersuchung erhalten. Diese Lok lief als einzige auch mit der Computernummer



FOTO: JOACHIM BÜGEL, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Tag des Eisenbahners: Am 11. Juni 1977 waren 75 515 und 62 015 mit dem DMV-Sonderzug in Oberlichtenau in Richtung Döbeln unterwegs.



FOTO: SLG. ALBRECHT

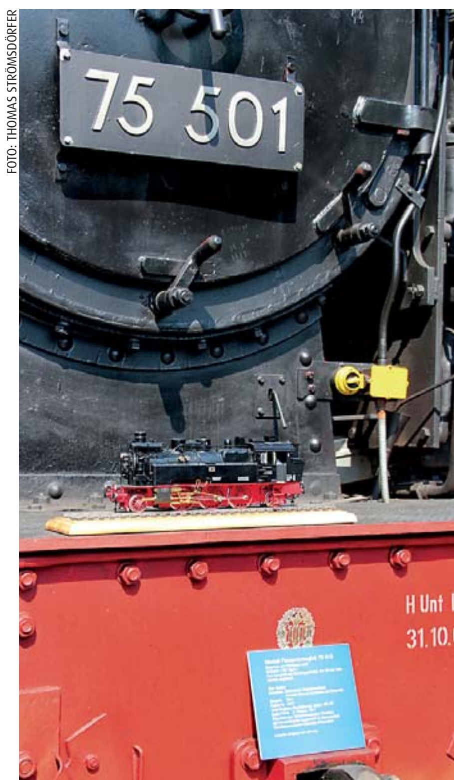
2. Oktober 1977: 75 515 steht in Annaberg-Buchholz für die Abschiedsfahrt bereit, sicherheitshalber mit reduziertem Druck.

1515-8, ein Bild vom Juli 1970 auf der Strecke Zwickau – Falkenstein bezeugt dies. Nach einigen Sonderzug- und Ausstellungseinsätzen fand ihre letzte Fahrt am 2. Oktober 1977 von Karl-Marx-Stadt nach Wolkenstein statt, nach 66 Dienstjahren und 2,5 Millionen Laufkilometern.

Die Denkmallok des Verkehrsmuseums (VM) Dresden wurde anschließend in der neuen Halle des Karl-Marx-Städter Hauptbahnhofs auf einem der Stumpfgleise aufgestellt. Bei einem Rangierunfall wurde die Rückseite schwer beschädigt. Das hat damals trotz Geheimhaltung schnell die Runde gemacht. Nach einiger Wartezeit wegen fehlender Zeichnungen kam es doch zur Aufarbeitung im Raw Meiningen. Heute ist 75 515 im Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf zu besichtigen.

Die zweite erhaltene Lok ist 75 501, zuletzt im Bw Zittau beheimatet. Sie sollte

FOTO: THOMAS STRÖMSDÖRFER



Ausstellungsstücke im Maßstab 1:1 und 1:32. Während der 19. Schwarzenberger Eisenbahntage im Juni 2011 präsentierte ein Chemnitzer Modellbauer die Schwesterlok 75 515 in der Baugröße I.

ursprünglich Traditionslok des VM Dresden werden, bevor man sich für 75 515 entschied. Im Jahr 1977 erhielt sie eine Bremsuntersuchung und rollte auf eigenen Rädern in Richtung Westen. Sie steht im Deutschen Dampflokmuseum (DDM) in Neuenmarkt-Wirsberg. Im Jahr 2002 wurde sie nach Schwarzenberg, in das dortige Museum des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde ausgeliehen. Dort traf sie, das war allerdings nicht das einzige Mal, auf ihre ältere Schwester 75 515.

Immer wieder erfreulich ist es also, dass noch zwei 75.5 unterschiedlicher Bauserien an frühere Zeiten erinnern. Die kompakten und zuverlässigen Loks waren sicher keine stolzen „Sachsenrösser“, aber als „Sachsen-Ponys“ könnte man sie bezeichnen. □ *Andreas Bauer-Portner*

Die beiden Museumsloks waren mehrmals zusammen anzutreffen, so auch am 9. Mai 2002 vor dem Lokschuppen in Schwarzenberg.

FOTO: RALPH MILDNER

Zug fährt weiter

FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

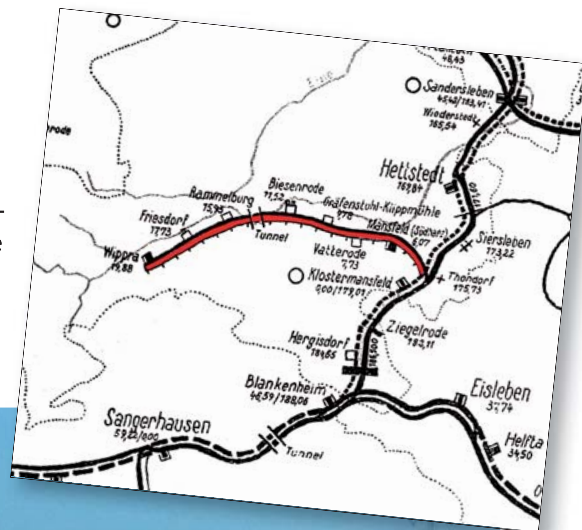


FOTO: WOLFGANG MATUSSEK

Während die Gleisanlagen einen neuwertigen Eindruck machen, sind die Brücken teilweise stark verrostet.

Beim Frühstücken donnerten tiefe, grollende Stimmen vom Tisch der Monteurstruppe herüber: „Dra di net um, der Bahnsensenmann geht um!“. Dieser wird wohl, so dachte man, die „Wipperliese“ im stillen Harzvorland am 12. April 2015 endgültig zur Eisenbahntodeszone machen. Und das ausgerechnet im Flusstal der Wipper, das zwischen Wippra und Klostermansfeld bereits komplett als Natura-2000-Gebiet (Verbundnetzwerk europäischer Naturschutzzonen) ausgewiesen ist. Da könnte man doch meinen, dass die parallel verlaufende Bahnlinie aus ökologischer Sicht ein „Muss“ sein sollte. Gerade die sensible Natur des Wippertales als ruhiger, idyllischer Gegenpol zu lautstarken Brockenevents müsste Motivation genug sein, die „Wipperliese“ vollständig und längerfristig zu betreiben. Doch leider ist dem nicht so. Die im April 2015 erfolgte Einstellung des regulären öffentlichen Nahverkehrs auf der Schiene erstaunt umso mehr, als doch erst Mitte der 90er-Jahre der Oberbau der

Mitte April fuhr der letzte Nahverkehrszug zwischen Klostermansfeld und Wippra. Als Touristikbahn soll die Strecke aber an Wochenenden und Feiertagen weiterhin betrieben werden.



Südlich von Magdeburg, im Mansfelder Land, liegt die Strecke Klostermansfeld – Wippra, die nun ihren regulären Personenverkehr verloren hat.



FOTO: GERD SCHRÖDER

Kurz vor der Einstellung des regulären Nahverkehrs auf der Schiene wurde noch ein Bahnübergang komplett neu gebaut.

Die große Talbrücke in Mansfeld ist charakteristisch für die Nebenbahn im südlichen Harzvorland.

Strecke mit 21 Millionen DM saniert wurde. Und noch 2014 ließ man sich einen Bahnübergang bei Mansfeld 750 000 Euro kosten. Viel Geld wurde außerdem in die Haltepunkte investiert, die zwar einschließlich des Endbahnhofs alle jeweils nur noch ein Gleis aufweisen, aber in einem sehr guten Zustand sind. Es gibt aber auch einen Investitionsrückstand, wie die verlottert wirkenden Brücken zeigen.

Massive Fahrgastrückgänge sorgten für Einstellung

Der Verkehrsvertrag der Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt (NASA) mit DB Regio und der Kreisbahn Mansfelder Land (KML) als Subunternehmen wäre erstmals zum 12. Dezember 2015 ordentlich kündbar gewesen. Massive Fahrgastrückgänge durch die Neukonzeption des Schulsystems waren der Grund für einen Vertragsbruch durch die NASA, so dass mit dem 13. April schon das Ende kam. Die bislang verbliebenen Schüler der Sekundarschule am Haselbachviadukt in Mansfeld und auch die Anwohner müssen sich nun an die unbequeme, umsteigereiche Busfahrt gewöhnen.

Wippra und die Orte entlang der Strecke sind aus dem DB-Tarif verschwunden, was zur Folge hat, dass für die Freizeitverkehre das Sachsen-Anhalt-Ticket nicht mehr in der Wipperliese gültig ist. Ein detailliertes touristisches Konzept wird gerade erst durch alle Beteiligten erstellt, so dass der Gelegenheitsverkehr an den Wochenenden und Feiertagen bis zum Jahresende 2016 ausgeweitet werden kann. Die DB Netz AG hat die Wippertal-Strecke nach § 11 AEG zur Übernahme oder Stilllegung ausgeschrieben. Die Mansfelder Bergwerksbahn bemüht sich um die Übernahme der Gleise, was der Landkreis auch gegenüber der Deutschen Bahn AG ausdrücklich befürwortet. Eine Entscheidung dazu steht allerdings noch aus. ☐

Wolfgang Matussek/kf



FOTO: FRANK HEILMANN

Die Wipperliese mit Schloss Rammelburg als Hintergrundkulisse war an den letzten regulären Betriebstagen ein beliebtes Motiv.



Ende Juni kommt die Verfilmung des Bestsellers „The Railway Man“ in die deutschen Kinos. Eine Hommage an die Kraft der Liebe und der Vergebung.

Zurück am Ort seines persönlichen Schreckens. Eric (Colin Firth) auf einer der Eisenbahnbrücken, die einst zum Großteil von britischen Kriegsgefangenen errichtet wurde.

Die Liebe seines Lebens

Am Ende ist seine Frau Patti „Die Liebe seines Lebens“, wie der deutsche Titel des britisch-australischen Kinofilms „The Railway Man“ lautet, und nicht die Eisenbahn. Aber die Welt der Schienen spielte eine bedeutende Rolle im Leben des Eric Lomax.

Mit Starbesetzung wurde die Autobiographie dieses Eisenbahnfans, für den der englische Ausdruck „Trainspotter“ so viel besser passt, verfilmt. Die Oskar-Preisträger Colin Firth („The King's Speech“ – „Die Rede des Königs“) und Nicole Kidman („The Hours“ – „Von Ewigkeit zu Ewigkeit“) verkörpern die beiden Hauptfiguren in dem Film, der zwischen der Zeit des Zweiten Weltkriegs und einer Jetztzeit, die in den 70er-/80er-Jahren spielt, changiert.



Der alte Eric reist zurück nach Südostasien und erinnert sich, wie er als junger Soldat (kleines Bild) das Elend des Krieges erlebte. Den jungen Eric spielt Jeremy Irvine.





Patti (Nicole Kidman) unterstützt Eric bei der Überwindung seiner Ängste. Sie reist mit ihm nach Südostasien.

Eric Lomax erlebte nach seiner Rückkehr aus der Kriegsgefangenschaft im Zweiten Weltkrieg das, was man heute eine posttraumatische Belastungsstörung nennen würde. Seine Erlebnisse in japanischen Lagern, die Beteiligung am Bau der

Kriegserlebnisse wirken jahrzehntelang nach

so genannten Todeseisenbahn von Thailand nach Burma, die vor knapp 50 Jahren in „Die Brücke am Kwai" schon einmal Thema eines Filmes war, und die durch das japanische Militär erlittene Folter lassen ihn nicht mehr Fuß fassen im gesellschaftlichen Leben. Er ist ein Außenseiter. Ein wenig schrullig ist auch seine Lieblingsbeschäftigung: das Studium von Kursbüchern und die akribische Beschäftigung mit dem System Eisenbahn. Bis er der früheren Krankenschwester Patti begegnet, die eines Tages im Zug ein Abteil mit ihm teilt. Die beiden verlieben sich und heiraten. Ihr gelingt es anfangs, ihn aus seiner Verschlossenheit zu befreien und zu einem lebensfrohen Mann zu machen, aber nicht zur Gänze. Nachts im Traum plagen Eric Erinnerungen an Folter und Elend. Patti muss feststellen, dass Eric und seine einstigen Kameraden ihre Erlebnisse nie verarbeitet haben, nie darüber sprachen und unvorstellbare seelische Lasten mit sich tragen. Auch Patti kann Eric nicht helfen. In ihrer Verzweiflung wendet sie sich an Finlay, einen Leidensgenossen Erics, der ihr erzählt, was die Männer im Dschungel erlebten.

Nach dem Fall Singapurs gerieten tausende britische Soldaten in die Hände der japanischen Armee, die sie zum Bau der Eisenbahn einsetzte, wo sie ausgemergelt und ausgehungert ein hoffnungsloses Dasein fristeten. Der talentierte Techniker Eric baute einen Radioempfänger, mit dem die Kriegsgefangenen Nachrichten vom Verlauf des Krieges verfolgen konnten: Die sich abzeichnende Niederlage der Nazis und der Vormarsch der US-Armee im Pazifikraum hauchten den dahinsiechenden Briten wieder Lebenswillen ein. Doch das Radio wird entdeckt. Schlimmer noch, Lomax hatte eine Karte vom Streckenverlauf der Bahn angefertigt, die ebenfalls gefunden wird. Eric kommt in Einzelhaft und muss schreckliche Torturen erleiden. Auf die Frage, warum er die Karte gezeichnet habe, kommt die Antwort, dass er sich allgemein für Eisenbahnen interessiere. Seine Peiniger kann Eric mit dieser Begründung nicht zufriedenstellen.

Patti sieht die Lösung für Erics Probleme und für die Krise ihrer Ehe in der Konfrontation mit der Vergangenheit. Eine dramatische Wendung nimmt der Film, als Eric erfährt, dass sein Folterknecht von damals noch lebt. Eine „Rache-Reise" ins Ungewisse beginnt und nimmt einen unerwarteten Verlauf.

Eindrucksvolle Verfilmung einer Lebensgeschichte

Der Regisseur Jonathan Teplitzky inszeniert die Bestseller-Verfilmung mit emotionalen Bildern, die teils an Originalorten gedreht wurden. Lange Einstellungen geben dem Film die nötige Ruhe und Tragweite. Die Rückblenden auf die Erlebnisse des Zweiten Weltkriegs sind glaubwürdig inszeniert. Extreme Gewalt wird nicht unmittelbar gezeigt, die Kamera wendet sich meist rechtzeitig ab. Aber der Zuschauer weiß, was in diesem Moment geschieht und ahnt, was Eric Lomax aushalten musste. Die beiden Hauptdarsteller spielen ihre Vorbilder mit einer sanften Empathie.

Die Ausstattung des Films ist gelungen. Die Schauspieler agieren in authentischen Bühnenbildern und auch bei den Eisenbahnszenen gab man sich Mühe, die Fahrzeuge passend zur Zeit auszuwählen. Die Aufnahmen in Großbritannien entstanden bei der Museumsbahn Bo'ness & Kinneil Railway im Herzen Schottlands. Diese ist auch im Besitz einer wunderbaren Class 37-Diesellok, die im Film einen kurzen schönen Auftritt hat. Der Bahnhof von Perth diente mit seinen historischen Bahnsteigen als passende Kulisse.

Ein sehenswerter Film. „Die Liebe seines Lebens" startet am 25. Juni in den deutschen Lichtspielhäusern. Taschentücher nicht vergessen! □ *Stefan Alkofer*



FOTOS: KOCH MEDIA

Das Ehepaar Lomax, flankiert von den Schauspielern, während der Dreharbeiten. Noch vor der endgültigen Fertigstellung des Films verstarb Eric Lomax.

Die MRCE-193 876 (Vectron) fährt seit kurzem mit einer auffälligen Werbebeklebung zum Thema „25 Jahre Mauerfall“ durchs Land.

Alle zwei Jahre findet in der bayerischen Landeshauptstadt eine bedeutende Messe zum weltweiten Güterverkehr statt. Neueste Trends und Entwicklungen wurden auch 2015 gezeigt.

Münchner Biennale der Logistikbranche

Auch bei der diesjährigen Transport Logistic in München konnten die Veranstalter neue Rekordzahlen vermelden: Bei dem Branchentreff, der vom 5. bis 8. Mai dauerte, sahen sich 55 000 Besucher aus 124 Ländern bei über 2000 Ausstellern um. Dazu gab es Fachtagungen und zahlreiche Forumsveranstaltungen. Mehrere Schienenfahrzeughersteller präsentierten im Freigelände aktuelle Entwicklungen, neben vier Loks auch rund zwei Dutzend Güterwagen.

Alstom zeigte in München die in Stendal entwickelte Rangierlok-Plattform „H3“, hier in Form einer Hybrid-Variante mit einer

FOTOS: JÜRGEN HÖRSTEL



Beinahe 25 Meter ist der beeindruckende VTG-Kesselwagen für LNG (liquefied natural gas). Flüssiges Erdgas hat etwa eine Temperatur von minus 160 Grad Celsius.



Ein „Cargobeamer" für nicht kranbare Sattelauflieger. Dieser Wagentyp ist beispielsweise zwischen Köln und Melzo via Gotthard unterwegs.



Der Wascosa-Wagen mit Entwicklungen des EU-Forschungsvorhabens ViWaS zur Optimierung des Einzelwagenverkehrs.

350-kW-Dieselgeneratoreinheit und einer gleich starken Batterie. Im Vergleich zu konventionellen Rangierloks werden 50 Prozent weniger Kraftstoffverbrauch und um bis zu 70 Prozent reduzierte Emissionen erwartet. Der Bahn-Media-Verlag vergab dafür den Innovationspreis in der Sparte Lokomotiven. Geplant ist auch eine „Dual-Engine"-Version mit zwei einzeln schaltbaren, je 350 kW starken Generatoren sowie eine 600 kW starke Version mit einem Generator („Single Engine").

Bombardier zeigte die neueste TRAXX-Generation, die AC3 mit einem Last-Mile-Diesel in Form der 487 001 für die Schweizer „Swiss Rail Traffic" (SRT). In dieser Zweisystemlok findet sich auch ein handelsüblicher 230-kW-Dieselmotor, der es ermöglicht, auch nicht elektrifizierte Gleisanschlüsse zu befahren. In der Ebene können sogar rund 2000 Tonnen bewegt werden. Der Tankinhalt mit 400 Litern reicht für etwa acht bis zehn Stunden Rangierfahrt. Von Siemens gab es die Vectron-Plattform als dieselelektrische Version (247 903) sowie als E-Lok 193 876 für den Lokvermieter MRCE mit der Beklebung „25 Jahre Mauerfall" zu sehen. 15 Mehrsystem-Vectron-Loks mit Länderpaketen für Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien und die Niederlande wird die BLS Cargo ab 2016 erhalten.

Im Freigelände waren außerdem eine Reihe von Güterwagen verschiedener Hersteller und Vermieter zu sehen, überwiegend für Autotransport, Schüttgüter, Treibstoffe und Chemikalien. Eine Besonderheit stellt der VTG-Kesselwagen für tiefgekühltes Erdgas (LNG) dar. Die Schweizer Wascosa AG zeigte zusammen mit der SBB Cargo die im Rahmen des EU-Forschungsvorhabens ViWaS entwickelten Komponenten eines modularen Wagenkonzeptes. Neben dem „Flex Freight Car", der für vielfältige Einsatzzwecke konzipiert ist, gibt es auch einen neuen Wechselaufbau für Langholztransporte, der mit klappbaren Rungen ausgestattet ist, die „Timber Cassette 2.0". Wird diese nicht benötigt, kann sie vom Waggon abgenommen und im Terminal oder auf einem Containertragwagen gestapelt werden. Das minimiert Leerläufe und verbessert so die Transporteffizienz. Bei den Systemen für den Kombinierten Verkehr

Universal- vs. Spezialwagen: Die Zahl der Fahrzeugtypen nimmt zu

wurde unter anderen ein Wagen des „Cargobeamers" gezeigt, der auch für die weit verbreiteten nicht kranbaren Sattelauflieger geeignet ist. Die neueste Cargobeamer-Verbindung wird seit April 2015 zwischen Köln-Nord und Melzo bei Mailand mit drei Umläufen pro Woche und bis zu 28 Wagen über die Gotthard-Achse von BLS Cargo angeboten. Die Gotthard-Achse war auch das zentrale Thema bei SBB Cargo: Der Basis-Tunnel wird wie geplant Ende 2016 den Regelbetrieb aufnehmen und als Flachbahn höhere Zuglasten ohne Vorspann- und Schubloks sowie kürzere Fahrzeiten ermöglichen. Gerade für den Nord-Süd-Güterverkehr werden damit positive Impulse erwartet. □ *Jürgen Hörstel/al*



Eine TRAXX-AC3 mit Last-Mile-Paket von Bombardier: 487 001 der Swiss Rail Traffic präsentierte sich auf einem Schwertransporter der DB AG.

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE“,
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Fasziniert

Betrifft: „Lust auf Garten“, Heft 6/2015

Mit großem Interresse habe ich die Berichte über den Schienentrabi im Orginal und in 1:22,5 in Ihrer aktuellen Zeitschrift gelesen. Auch ich habe



mich vor ein paar Jahren an ein Modell gewagt, allerdings unmotorisiert aus Holz und in H0m. Laut Internet soll es versuchsweise einen Schienentrabi für Meterspur in Wernigerode gegeben haben. Anbei ein Bild meines Modells, auf den Schienen der Anlage der Modelleisenbahnfreunde Bernburg. *Ulrich Kleinrensing, E-Mail*

Mit dem VT 11.5 zum Brocken?

Betrifft: „Aus einem Guss“, Heft 5/2015

Seit geraumer Zeit beobachte ich eine eigentümliche Entwicklung in der Modellbahnzene, wie Normalspurloks auf die Spur IIm geschrumpft beziehungsweise Schmalspurloks mit weniger als einem Meter Spurweite aufgebläht werden. Und das Ganze nennt sich dann Spur G. Braucht es diese Phantasiekonstruktionen? Ein Vorbild von Pikos VT11,5-Meterspurderivat habe ich trotz gewissenhafter Streckenbeobachtung weder in Wernigerode noch auf der Brockenstrecke gesehen! Auch wollte sich auf der Rhätischen Bahn die E94 nicht zeigen! Also doch nichts mit Vorbildtreue? Einen Spaßfaktor hat die ganze Geschichte trotzdem: Hier kann eine aufgeblähte sächsische IVK mit einem leicht geschrumpften ICE auf dem gleichen Gleis um die Wette fahren! Ein toller Spaß! Mich würde interessieren, wie andere Modellbahner über dieses Thema denken?

Ulrich von Wieding, 21271 Hanstedt

Zu genau hingesehen?

Betrifft: „Erinnerung an Brilon Wald“, Heft 6/2015

Der Test der 03 1021 hat mich doch sehr verwundert. Da wird eine Lok getestet, bei welcher „... Fahrverhalten (leiser, gleichmäßiger Lauf und guter Auslauf) und die Betriebseigenschaften (Stromabnahme, Zugkraft) beeindrucken ...“ Und trotzdem hat diese Lok Mängel, welche keinen vorbehaltlosen positiven Testeindruck hinterlassen! Nur weil am Kesseldom zwei kleine Regler und eine Leitung fehlen und die siebte Waschluke nicht vorhanden ist? Wir Modelleisenbahner sind froh, dass es freistehende Leitungen gibt und dann sind die Knicke zu rechtwinklig? Mehr Nietenzählerei geht glaube ich nicht mehr! Aber am Ende heißt es: „Zu loben sind die hochwertigeVerpackung und die gebundene ausführliche Betriebsanleitung.“ So etwas interessiert mich als Modelleisenbahner am allerwenigsten! Die Hauptsache das Ding läuft super, sieht tadellos aus (auch ohne alle kleinen Details) und ist noch bezahlbar. Hier sollte man auch mal daran denken, ob sich der Nachwuchs für die „7. Waschluke“ interessiert? Je mehr von diesen Details angebaut werden, desto teurer wird so eine Lok und keines unser Kinder darf dann mit einer Lok im Wert von 500 Euro spielen. Modellbahnszene ade!

Matthias Horst, E-Mail

Richtigstellung

Betrifft: „Chemnitzer Modell“, Heft 6/2015

In Ihrem Artikel ist betreffs ESTW-Technik doch einiges durcheinandergeraten. Das neuerrichtete ESTW-A in Chemnitz steht nicht für „ESTW-Außenstelle“, sondern für „ESTW – abgesetzter Stellrechner“ beziehungsweise kurz „abgesetztes ESTW“. Die Anbindung zur Steuerung erfolgte nicht an das ESTW-Leipzig, denn die beiden ESTW „Hbf“ und „Ost“ steuern den Leipziger Hbf mit Umfeld. Das ESTW-A Chemnitz wird vom ESTW-UZ (Unterzentrale) Freiberg gesteuert. Die Bedienung erfolgt im Regelfall durch die BZ (Betriebszentrale) Leipzig mit deren Bedienoberfläche. Notfalls kann auch durch den Notbedienplatz im ESTW-UZ Freiberg die Bedienung erfolgen. Mehrere ESTW-UZ sind in der BZ jeweils einem Steuerbezirk zugeordnet.

Bernhard Schiffmann, E-Mail

Nicht nur Loks sind betroffen

Betrifft: „Meinung des Monats“, Heft 5/2015

Die Meinung zu den Sound-Loks kann ich nur teilen. Allerdings betrifft es nicht nur die Lokomotiven, die es nur noch in einer High-End-Variante gibt, sondern auch diverse Wagen. Neuestes Beispiel sind die Doppelstock-Wagen in 1:100 als 2015-Neuheit von Trix. Diese sind seit Jahren im Märklin-Programm verfügbar, aber nicht für Gleichstromer. Jetzt endlich kündigt Trix eine Gleichstrom-Variante an und was ist? Es gibt nur die voll beleuchtete Version zum entsprechenden Preis. Was ist mit dem Standardprogramm für den normalen Modellbahner? Ist die Krise schon vergessen, dass man wieder nur höherpreisiges Material anbietet?.

Mario Schuth, E-Mail

Zu selten!

Betrifft: „Meister auf den Zwirnrollen“, Heft 5/2015

Solche wie den Siegmar Schemmel gab es im Bereich des Bw Bautzen leider zu selten. Schemmel durfte ich einige Male erleben, aber der überwiegende Teil seiner Kollegen verschmierte die Lokschilder oder deckte sie mit Putzwolle ab. Es gab (für uns Fotografen) auch fliegende Putzwolle oder Lokkohle. Einige Eisenbahner, hatten auf Schemmel und uns Fotografen ein Auge. Selbst als ich mich als Eisenbahner zu erkennen gab, gab es immer wieder Probleme bei Fotoaufnahmen. *Frank Meurer, 02892 Reichenbach*



Mit einem Personenzug aus Septemwri ist 75 005 (Henschel 31137, Baujahr 1965) am 14. April 2015 im Bahnhof Welingrad angekommen.

Im Südwesten Bulgariens sind auf der einzigen verbliebenen Schmalspurbahn des Landes noch Diesellokomotiven der 60er-Jahre aus deutscher Fertigung im täglichen Einsatz.

Rhodopen-Diesel

Auf der 125 Kilometer langen Rhodopen-Schmalspurbahn Septemwri – Welingrad – Bansko – Dobrinischte mit einer Spurweite von 760 Millimetern verkehren seit 50 Jahren Streckendiesellokomotiven der BDŽ-Reihe 75, welche Henschel (mit den Fabriknummern 31133 bis 31142) im Jahr 1965 nach Bulgarien lieferte. Die zehn Maschinen erhielten damals von der Bulgarischen Staatsbahn (BDŽ) die Nummern 75-01 bis 75-10 (ab 1988 75 001 bis 010) und lösten die großen 1'E1'-Dampfloks im schweren Güterverkehr auf der gebirgigen Schmalspurstrecke ab. Mit etwa 1100 PS (809 kW) waren sie damals die stärksten 760-Millimeter-Dieselloks. Die Klasse DHG 1100 ist ein in den 1960er-Jahren von Henschel in Kassel entwickelter Lokomotiv-Typ für Bahnen mit Spurweiten von 750 bis 1067 Millimetern, der mit schnelllaufenden Maybach-Mercedes-Benz-Motoren in der Leistungsklasse 1100 bis 1500 PS geliefert wurde. Die Höchstgeschwindigkeit der vierachsigen Loks beträgt 70 km/h, das Dienstgewicht 48 Tonnen. Die Loks sind für extreme Temperatur-Schwankungen von minus 38 bis plus 48 Grad Celsius ausgelegt, was bei

Robuste Diesellok für den weltweiten Export

der Gebirgsregion im Balkan mit ihren sehr kalten Temperaturen im Winter und großer Hitze im Sommer durchaus erforderlich ist. Eine erste Erprobung dieses Loktyps hatte seinerzeit auf der längst stillgelegten 750-Millimeter-Bahn Osterode – Kreiensen im Harz stattgefunden. Ähnliche Dieselloks aus dieser Typenreihe wurden nach Thailand, Spanien, Togo und in den Sudan exportiert. Eine meterspurige Lok aus Spanien befindet sich heute auf der Chemins de Fer de Provence Nice – Digne in Südfrankreich. Hierzulande weit bekannter ist allerdings die Lokomotive D 5 der Brohltalbahn, die ebenfalls von der staatlichen Schmalspurbahngesellschaft Spaniens FEVE stammt.

In den Jahren 1976/77 hatte die bulgarische Staatsbahn im Lokomotivwerk 23. August (Faur) im rumänischen Bukarest 15 ähnliche Maschinen mit der Baureihen-Bezeichnung 76-01 bis 76-15 (ab 1988 dann 76 001 bis 015) in Lizenz für die damals noch bestehende 760-Millimeter-

Strecke ˇCerven Brjag – Oriachovo beschafft. 1988 folgten weitere zehn Loks mit der Bezeichnung 77 001 bis 010 für den zu jener Zeit noch regen Güterverkehr auf der Rhodopen-Strecke Septemwri – Dobrinischte und für diverse Anschlussbahnen zu Industrie-Betrieben in Welingrad und Raslog. Die Reihen 76 und 77 unterscheiden sich äußerlich durch eine

Lizenzbauten aus Rumänien

geänderte Kastenform und runde Seitenfenster, haben aber die gleichen Maybach-Motoren und Getriebe wie die Henschel-Loks der Reihe 75, was die Ersatzteil-Vorhaltung vereinfacht.

Bei einem Besuch der Rhodopen-Bahn vom 11. bis 14. April 2015 ließen sich vor den Planzügen die Dieselloks 75 004 und 005 von Henschel (1965) sowie die Maschinen 77 002 und 009 von Faur (1988) im Einsatz erleben, wobei die Henschel-Lok 75 005 erst am 8. April 2015 aus der Revision in der Werkstätte Septemwri gekommen war. Diverse weitere Dieselloks dieser beiden Baureihen sind in Bahnbetriebswerken und in der Werkstätte in Septemwri als Reserve und zum Teil als Ersatzteilspender abgestellt. Für Verschub-Aufgaben existieren zudem noch die Rangierloks 81 002 und 81 008 (Baureihe TU7E) sowie 80 001 (Henschel 1966, Fabriknummer 31172).

Eisenbahn-Freunden kann ein Besuch der Rhodopen-Bahn, der letzten bulgarischen 760-Millimeter-Strecke mit 35 Tunnel sowie spektakulär mit Kehrschleifen und offenen 360-Grad-Kehren trassierten Gebirgsabschnitten, wärmstens empfohlen werden. Übernachtungsmöglichkeiten bieten sich unter anderen in den Orten Velingrad oder Bansko an. Aufgrund möglicher kurzfristiger Fahrplanänderungen ist es ratsam, die Aushänge an den größeren Bahnhöfen der Strecke zu beachten. □ *Dr. Markus Strässle*



Im Bw Septemwri waren am 12. April 2015 ein rumänischer Lizenzbau von 1988 (links) und eine Henschel-Lok von 1965 (rechts) abgestellt.



Der Personenzug Dobrinischte – Septemwri der Rhodopen-Bahn mit 77 009 ist am 12. April 2015 bei Jakoruda unterwegs.

FOTOS: DR. MARKUS STRÄSSLE

In einer losen Reihe stellen wir Eisenbahnberufe der Vergangenheit vor, denen oftmals wenig Aufmerksamkeit beschieden war, die aber für den Eisenbahnbetrieb unverzichtbar waren.



Zu den Aufgaben der Weichenreiniger zählte auch die Wartung von Petroleumlaternen, die mit Bürsten gereinigt und mit Petroleum aufgefüllt wurden. Bei elektrischer Beleuchtung entfiel das Befüllen.

GUT GESCHMIERT

Im Netz der Eisenbahn befindet sich eine Vielzahl von Weichen, deren Funktion zur Gewährleistung eines störungsfreien Betriebes stets sichergestellt sein muss. Nicht stellbare Weichen führen zu massiven Betriebsstörungen. Zur Pflege und Wartung von Weichen beschäftigten die Eisenbahnen den Berufsstand der Weichenreiniger. Diese waren für die Pflege der Weichen verantwortlich, soweit dafür nicht der Stellwerks- oder Weichenwärter beziehungsweise ein anderer Beschäftigter verantwortlich zeichnete. Die Pflege der außerhalb von Bahnhöfen sowie auf unbesetzten Bahnhöfen vorhandenen Weichen oblag in der Regel den Bahnmeistereien.

Der Leiter der Dienststelle hatte vorschriftsgemäß entsprechende Zeiträume zur Reinigung und zum Schmieren der Weichen festzulegen und diese im Dienstbefehl und in den örtlichen Richtlinien bekanntzugeben. Die Weichenwartung erfolgte überwiegend im Gefahrenbereich der Betriebsgleise auf Bahnhöfen und der freien Strecke. Daher war eine genaue Unterweisung der Weichenreiniger in ihre Aufgaben und die Örtlichkeiten erforderlich. Das betraf insbesondere die Festlegungen des arbeitsschutzgerechten Verhaltens in den einzelnen Arbeitsbereichen (Stellwerksbezirke, Weichenbereiche) und die dort anzuwendenden Sicherungsmaßnahmen (fahrdienstliche Maßnahmen, Einsatz von Sicherungsposten). Das Tragen einer orangefarbenen Schutzweste gehörte schon früher zur Arbeitsschutzbekleidung im Gleisbereich. In der für die DR gültigen Arbeitsschutzanordnung ASAO 351/2 war außerdem vermerkt, dass Weichenreiniger nicht als Einzelarbeiter eingesetzt werden durften. Sicherungsposten mussten die Bestimmungen und die praktische Handhabung des Weichenreinigungsdienstes beherrschen und durften auch in übersichtlichen Gleisbereichen nur bis zu vier Weichenreiniger sichern und beaufsichtigen. Dabei durfte jeweils nur an einer Weiche gearbeitet werden – bei dem häufigen Arbeitskräftemangel oft eine schwer umsetzbare Anordnung.

Tragbare Funksprechgeräte verbesserten ab den 70er-Jahren die Sicherheit und



Auf größeren Bahnhöfen verteilten sich mehrere Weichenreiniger-Kolonnen auf die Stellwerksbezirke. Bei der DR waren in diesem Beruf überwiegend Frauen beschäftigt.



Im Bahnhof Wilkau-Haßlau oblag das Weichenschmieren am 7. Juli 1972 zwischen den Rangierfahrten dem Stellwerkspersonal.


DV 436

Deutsche Reichsbahn

Weichenreinigungsvorschrift

(Wrv)

DV 436

Bei der DR war die Weichenreinigungsvorschrift (Wrv) DV 436 die Grundlage für den Weichenreinigungsdienst.

ermöglichten eine direkte Verbindung zum Stellwerk. Zug- und Rangierfahrten wurden angekündigt und das Weichenstellen zum Zweck des Schmierens erfolgte nicht mehr auf Zuruf und Handzeichen.

Zum Reinigungsvorgang gehörten das Entfernen von Fremdkörpern, Schmutz- und Altölrückständen, das Beseitigen von Pflanzenwuchs, Schnee und Wasseransammlungen unter Drahtzuleitungen sowie das Reinigen der Grenzzeichen So 12. Geschmiert wurde mit Pinsel, Ventilölkanne oder Fettpresse. In welchen Abständen die Teile der Weichen und sonstigen Anlagen zu schmieren waren und sind, richtete sich nach der Beanspruchung, dem Abnutzungsgrad, den verwendeten Schmierstoffen sowie den angewandten Schmierverfahren. Die Gleitstühle, Zungenplatten und Weichenverschlüsse regelmäßig benutzter Weichen ohne selbsttätige Weichenschmiervorrichtungen sowie die Gleitstühle und Verschlüsse beweglicher Doppelherzstückspitzen an Kreuzungen waren mindestens alle zwei Tage zu schmieren, sofern die Schmiermittel nicht größere Zeitabstände gestatteten.

Als Schmiermittel hatte die DR ab 1982 zwei Sorten Schmieröl (D 70 Sommeröl, D 40 Winteröl) in Gebrauch. Der Vorteil des Weichenschmierfettes bestand vor allem darin, dass sich durch Verlängerung der Schmierintervalle der Arbeitsaufwand gegenüber der Ölschmierung um etwa 30 Prozent und der Schmiermittelverbrauch auf 15 bis 25 Prozent reduzierte.

MODERNE WEICHEN LASSEN DEN BERUF AUSSTERBEN

Die Aufbewahrung aller Schmiermittel auf größeren Bahnhöfen erfolgte meist in den Stellwerken der Weichenbereiche oder in Nebengebäuden der Bahnhöfe.

Das Winterhalbjahr mit Frost und Schnee brachte für die Weichenreiniger oft zusätzliche Belastungen. Sofern keine Winterdienstkräfte im Einsatz standen, mussten auch die Weichen schnee- und eisfrei gehalten werden.

Bei der Deutschen Bahn AG hat sich das Arbeitsbild der Weichenreiniger geändert. Mit der Auflösung der Bahnhöfe als selbstständige Dienststellen wechselten die Weichenreiniger, sofern sie nicht gleich gänzlich entbehrlich waren, zum Geschäftsbereich Netz. Sie müssen nun oft per Pkw von Bahnhof zu Bahnhof fahren. Streckenstilllegungen sowie die Reduzierung von Gleisanlagen rechtfertigen heute kaum noch Arbeitskräfte für die Weichenpflege. Durch den Einbau von Zungenrollvorrichtungen in vorhandene und neue Weichen wurde der Wartungsaufwand der Weichen erheblich reduziert, so dass bei den Gleitstühlen keine Schmierung mehr erforderlich ist. Neben der Umweltfreundlichkeit und der nahezu völligen Wartungsfreiheit der Zungenrollvorrichtung wird eine erhebliche Einsparung an Personal- und Schmiermittelkosten pro Jahr und Weiche erreicht. Im Winter sorgen außerdem zusätzlich elektrische Heizungen für die Betriebssicherheit der Weichen auf den Hauptgleisen. Alle diese Maßnahmen führen dazu, dass das Berufsbild Weichenreiniger ausstirbt und heute kaum noch bekannt ist. □

Rainer Heinrich



Bei Frost und Schnee war das Reinigen der Weiche mit einem harten Kunststoffbesen eine besondere Herausforderung.

FOTOS: RAINER HEINRICH

ENDE EINER ÄRA



Bahnhof Leer, 31. Mai 1975: Letztmalig fahren DB-Schnellzüge mit Dampf, so auch der D 715, damals schnellster Zug zwischen Emden und Rheine.

FOTO: IVE RITZAU

Der 31. Mai 1975 markierte das Ende planmäßiger 01^{10}-Leistungen und das gleichzeitige Aus für den Schnellzugdampf bei der Deutschen Bundesbahn. Der letzte Vorhang fiel vor vier Jahrzehnten auf der legendären Emslandstrecke.

Die Emslandstrecke war in den 1970er-Jahren, insbesondere nach dem Rückzug der leistungsstarken 01^{10} aus der Direktion Hamburg und ihrer Umsetzung zur BD Münster, der Inbegriff spektakulärer Dampflokleistungen vor schweren Zügen.

Die Lokgestellung für die Strecke Rheine – Emden – Norddeich oblag vorwiegend den Bahnbetriebswerken Rheine und Emden. Das Güterzug-Bw Rheine Rangierbahnhof, aus dem 1964 durch Angliederung des Bw Personenbahnhof das Bahnbetriebswerk Rheine hervorging, war 1911 bis 1919 parallel zur Strecke nach Münster im zirka drei Kilometer entfernten Ortsteil Hauenhorst errichtet worden. Neben dem Ringlokschuppen und diversen Werkstatt- und Magazingebäuden wurden auch etliche Sozial- und Verwaltungsbauten geschaffen. Für die Versorgung mit Brennstoffen standen umfangreiche Vorratsanlagen zur Verfügung. In den 1960er-Jahren wurden im Bw Rheine die ersten Öl-Loks beheimatet, so dass man nun auch Bunkeröl vorhalten musste. Die Betankung der Loks erfolgte nicht von oben über einen Ölgalgen, sondern über ein am Tender befindliches Steigrohr. Als Wende-Bw wurde Rheine unter anderem von Lokomotiven aus Hamm, Löhne, Wanne-Eickel und Duisburg angefahren. Vom Betriebswerk stehen heute nur noch Ruinen. Der Rangierbahnhof ist komplett zurückgebaut.

Nicht zuletzt durch die von der DB am 10. und 11. September 1977 ausgerichteten Feierlichkeiten zum Dampfabschied im Bw Rheine hat der Name des großen Betriebswerkes mit seinem vorgelagerten Rangierbahnhof bis heute einen besonders nachhaltigen Klang in den Ohren vieler Eisenbahnfreunde.

Emslandstrecke: Letzter großer Hauptstreckendampf

In Emden war ebenfalls ein Rangierbahnhof samt zugehörigem Betriebswerk angelegt worden. Dieses stand allerdings immer ein wenig im Schatten des großen Betriebswerkes in Rheine. Als Wendepunkt für die Dampfloks war das Bw Emden jedoch unerlässlich, zumal es eine zentrale Rolle bei der Beförderung schwerster Erzzüge ins Ruhrgebiet spielte. Bis 1977 waren diese Zugleistungen eine Domäne der ölgefeuerten 44 (043). Zwei der Öl-Jumbos bespannten den heute auch als „Langen Heinrich“ bekannten Zug in der Regel bis Rheine Rangierbahnhof, um dort dann gegen Vertreterinnen der elektrischen Traktion ausgewechselt zu werden. Bekannt sind allerdings auch Durchläufe bis zum Betriebsbahnhof Münster-Nevinghoff – später zurückgebaut und als Münster Zentrum Nord wiedereröffnet – beziehungsweise bis Dortmund-Hörde. Betrieblich gab es die Anordnung, dass diese Züge nach Möglichkeit ohne Halt verkehren sollten. Mit rund 4000 Tonnen und knapp 50 vierachsigen Selbstentladewagen am Zughaken kostete es Zeit, diese Fuhren in Bewegung zu setzen und bei Bedarf wieder abzubremsen. Bei unerfahrenen Lokführern kam es dabei gelegentlich zu Zugtrennungen, wenn die Bremsen nicht gleichzeitig lösten und die Kupplungen der Überlast nicht mehr standhalten konnten.

Um an die einstige Bedeutung von Emden zu erinnern, wurde dort im Jahr 1978 die 043 903 auf dem Bahnhofsvorplatz als Denkmal aufgestellt. Diese Lok hatte die zweifelhafte Ehre, als Zuglok der letzten planmäßigen, mit einer Dampflok bespannten Leistung der DB in die Geschichte einzugehen. Sie beförderte am 26. Oktober 1977 den Hilfszug 81453, bestehend aus einem Gerätewagen, von Oldersum nach Emden. Mit der Abrüstung der Lok im



FOTO: BURKHARD WOLLNY

Mit Wagen in Pop-Lackierung jagt 012 061 im August 1973 bei Salzbergen über die Emslandstrecke.



Zwei der mächtigen 01^{10} warten in Norddeich Mole auf ihre Rückleistungen, ostfriesische Normalität im Sommer 1973.

FOTO: BURKHARD WOLLNY



Lokführer Adolf Knoke (l.) auf 01 1066 hat im September 1973 in Münster soeben einen Schnellzug übernommen.

FOTOS (2): STEFAN KLEIN

Bw endete daraufhin der Dampfbetrieb endgültig unter Anteilnahme der anwesenden Fotografen. Unmittelbar danach folgte das berüchtigte Dampflokverbot auf DB-Strecken.

Bereits zwei Jahre zuvor hatte das Ausscheiden der Baureihe 01^{10} des Bw Rheine zum Ende der Fahrplanperiode 1974/75 eine erhebliche Zäsur dargestellt. Mit ihrer Abstellung ging die Beförderung hochwertiger Reisezüge mit Dampfkraft bei der Deutschen Bundesbahn zu Ende.

Die immer weiter steigenden Anforderungen im Zugdienst hatten die dreizylindrigen Schnellzugmaschinen stark verschlissen, so dass nach der Umbeheimatung der Hamburger Maschinen nach Rheine ihre Abstellung in nicht allzu ferner Zeit absehbar war. Das Bw Rheine, Auslauf-Dienststelle für ölgefeuerte DB-Dampflokomotiven, konnte im letzten Einsatzjahr 1975 noch auf acht 01^{10} zurückgreifen, die in einem sechstägigen Plan eingesetzt wurden: 012 055, 061, 063, 066, 075, 080, 081 und 100. Die Ablösung in Form der andernorts freigewordenen und nach Oldenburg und Rheine umgesetzten 216 und 220 stand als Zwischenlösung bis zur Elektrifizierung in ausreichender Anzahl bereit, so dass man auf die 01^{10} verzichten konnte. Ihnen ebenbürtig waren die Diesellokomotiven jedoch nicht, und die DB tolerierte für den Traktionswandel entgegen ihren früheren Bestrebungen sogar Verlängerungen der Reisezeiten. Denn die Fahrzeiten waren auch auf der Emslandstrecke von Jahr zu Jahr immer weiter gestrafft worden. Zeitgleich hatten sich die Anhängelasten erhöht, insbesondere in der Sommersaison von Juni bis September. Während der Hauptreisezeit in den Sommerferien verkehrten zudem viele zusätzliche Saisonzüge zwischen Ruhrgebiet und Nordsee. Die im Emsland weiterhin permanent abverlangten Höchstleistungen und der daraus resultierende abgewirtschaftete Zustand ließen kaum Zweifel daran, dass die Dampflokomotiven das Ende ihrer Nutzungszeit erreicht hatten. Die Werkstatt im Bw Rheine versuchte zwar ihr Möglichstes, um kleinere Schäden zu beheben, aber das Alter der Fahrzeuge ließ sich eben nicht mehr verbergen. Nicht selten mussten im letzten Fahrplanabschnitt Lokomotiven der Baureihe 41 für ausgefallene 01^{10} einspringen.

Diesellokomotiven waren den Öl-01^{10} nicht ebenbürtig

Zu den letzten Planleistungen der Rheiner Schnellzuglokomotiven gehörten der D 714, D 715 und D 735, die letzten Dampfschnellzüge nicht nur bei der DB, sondern fürderhin auch westlich des Eisernen Vorhangs, sowie einige Eilzüge. Am letzten

„D 735 Reloaded“



Die Arbeitsgemeinschaft Westfalendampf um Thomas Wermers schickte am 31. Mai 2015, 40 Jahre nach dem letzten DB-Dampfschnellzug, ein nahezu authentisches Zugpaar über die Emslandbahn – in den ungefähren Fahrzeiten des D 735 und des E 2730 von 1975. Für die Bespannung vorgesehen war 012 066 der Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF), welche in diesem Umlauf zuletzt am 29. Mai 1975 unterwegs war und am 31. Mai 1975 mit dem D 715 einen der letzten Dampfschnellzüge zog (siehe Seite 32).

Seit Jahren die Stammlokomotive für schwere Westfalendampf-Sonderzüge: 01 1066 der UEF.

fahrplanmäßigen Einsatztag von Loks der Baureihe 01^{10} kamen noch fünf Maschinen zu Zugleistungen: Die heute in den Niederlanden betriebsfähig erhaltene 012 075 war am frühen Morgen mit einem Durchgangsgüterzug aus Emden in Rheine eingetroffen. Ihr folgte 012 100, heute hinterstellt in Oberhausen, mit dem E 3260 Norddeich Mole – Rheine. Gut eine Stunde nach dieser traf mittags 012 066, die in Emden übernachtet hatte, mit dem D 715 in ihrer letzten Heimatdienststelle bei der DB ein. Die Beförderung des Gegenzuges D 714 von Rheine nach Norddeich Mole oblag der 012 081, die jetzt zum Bestand des Bahnparks Augsburg zählt. Auch 012 063, heute Denkmal am Braunschweiger Bahnhof, durfte am späten Nachmittag in Rheine noch einmal ausrücken und über die Emslandbahn donnern. Ihr E 3265 wurde zur letzten planmäßigen Leistung einer 01^{10}. Gemeinsam mit


FOTO: ULRICH BUDDE

Der letzte planmäßige Dampf-Schnellzug der DB: D 714 mit 012 081 von Rheine nach Norddeich Mole am Abend des 31. Mai 1975, aufgenommen bei Meppen.

Die letzten hochwertigen Reisezüge Westeuropas mit Dampfbespannung

012 081 kehrte die Maschine in der Nacht als Lokzug nach Rheine zurück. Im Juni 1975 bespannte 012 061, welche am 31. Mai in Rheine als Reserve gedient hatte, noch einige Sonderzüge und fand schließlich im Deutschen Dampflokmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg eine neue Bleibe. Der Abschied fand mehr oder weniger im Stillen statt. Relativ wenige Eisenbahnfreunde reisten aus diesem für sie traurigen Anlass an jenem Samstag mit einem Kloß im Hals noch einmal zur letzten 01^{10}-Strecke.

Alle sechs am letzten Einsatztag in Rheine noch unter Dampf stehenden 01^{10} blieben also erhalten, allen voran 01 1066 der Ulmer Eisenbahnfreunde. Die häufig auch auf ihren alten Einsatzstrecken im Norden Deutschlands zu erlebende Schnellzuglok vollbringt vor langen Sonderzügen mit zehn oder mehr Wagen auch heute noch glanzvolle Leistungen. Einer kleinen Sensation kam der 23. Juni 2012 gleich: Der IC 131 erreichte Emden mit etwa 100 Minuten Verspätung, musste aber planmäßig noch zum Außenhafen gefahren werden. Da der Triebfahrzeugführer der Zuglok 101 081 seine gesetzliche Ruhepause einhalten musste und weder Ersatzlok noch -triebfahrzeugführer greifbar waren, drohte die Verspätung des Gegenzuges IC 2332 unzumutbar hoch auszufallen. Daher griff ein kreativer wie mutiger Disponent der DB AG entgegen der heute leider verbreiteten und unflexiblen „Dienst-nach-Vorschrift"-Mentalität des Unternehmens kurzerhand auf die während einer Sonderfahrt der Arbeitsgemeinschaft Westfalendampf zufällig in Emden weilende 01 1066 zurück. Diese beförderte das Zugpaar sodann die wenigen Kilometer von Emden Hbf nach Emden Außenhafen und zurück. □ *Stefan Klein/oh*


FOTO: SLG. MARKWART

Unbürokratischer Ersatz zum Nutzen der Fahrgäste: Am 23. Juni 2012 führte 01 1066 den IC 2332 von Emden Außenhafen nach Emden Hbf.

FOTO: THOMAS LIEBERT

Mit der 120 begann der ernsthafte Einsatz der Nutzbremse bei der DB. 120 102 bei Bickenbach vor IC 2054 nach Saarbrücken (1. Oktober 2013).

Die beim Bremsen freiwerdende Energie wird inzwischen sogar bei der Formel 1 genutzt. Zu den Pionieren dieser klugen Strategie gehörten jedoch von Anfang an die Eisenbahnen.

TEIL I

Wieder-Gewinnung

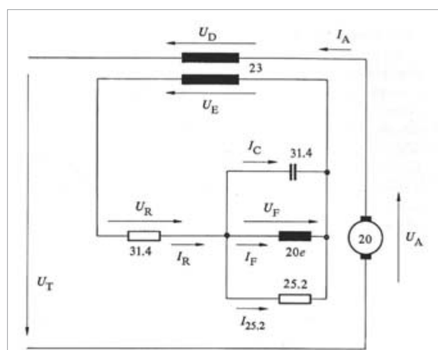
In der Öffentlichkeit nimmt die Diskussion zur Energiewende breiten Raum ein. Gemeint ist dabei meist die Elektro-Energieerzeugung, die vor allem in Deutschland mit einem hohen Aufwand an Kosten und Ressourcen aus erneuerbaren Energien forciert wird. Dabei ist die Einsparung von Energie oft technisch die einfachere Lösung und erfordert häufig nur einen Bruchteil der Investitionen. Vor allem bei elektrischen Bahnen erscheint es sinnvoll, die kinetische und potentielle Energie von fahrenden Zügen als Bremsenergie in das Oberleitungsnetz zurückzuspeisen.

Zum großen Durchbruch verhalf dieser Technologie erst der vermehrte Einsatz von Triebfahrzeugen mit Drehstromantriebstechnik ab den 1990er Jahren. Die Anfänge der Bremsenergie-Rückgewinnung sind jedoch beinahe so alt wie die elektrische Zugförderung.

Die klassischen Maßnahmen zur Energieeinsparung bei der Beförderung von Zügen sind im Wesentlichen ausgereizt. Der Roll- sowie der Luftwiderstand wurden minimiert und die Schienenfahrzeuge in Bezug auf Leichtbau optimiert. In der Antriebstechnik führt der Ersatz von GTO-



Sonderzug von SBB Historic mit Ce 6/8 II 14253, Ae 8/14 11801 und Ae 6/6 11402 am 10. September 2011 auf einer Fahrt nach Göschenen, talwärts den Tunnel bei Wassen verlassend.



20 Fahrmotor
20e Erregerfeldwicklung
23 Bremsdrosselspule
25.2 Widerstand für Kommutation
31.4 Widerstand für Bremserregung
U_A Ankerspannung
U_D Droselspannung
U_T Transformatorspannung
U_E proportionale Spannung an den Erregerkreis
I_A Ankerstrom
I_F Feldstrom

Skizze des vereinfachten Prinzipschemas der Rekuperationsschaltung nach Behn-Eschenburg.



FOTOS (2): ARMIN SCHMUTZ

Auch der Ae 4/7 wurde bereits eine Nutzbremse spendiert. SBB-Historic-Ae 4/7 10976 hat die historischen Wagen des „Schnellzugs 1930" bei Riddes kurz vor Martigny am Zughaken.

durch IGBT-Halbleiter-Bauelemente zur weiteren Minimierung der Umrichterverluste. Der Einsatz von Fahrer-Assistenzsystemen unterstützt die energieoptimale Fahrweise des Triebfahrzeugführers. Bei der DB AG ist zu diesem Zweck das System „Energie sparende Fahrweise" (ESF) eingeführt worden.

Dagegen bringen die aus Wettbewerbsgründen erforderlichen höheren Geschwindigkeiten im Fernverkehr und kürzeren Fahrzeiten im Regional- und S-Bahnbetrieb einen stetig steigenden Energieverbrauch mit sich.

Die betrieblich erforderlichen Bremsvorgänge zur Verminderung des Tempos wie auch zur Konstanthaltung der Geschwindigkeit im Gefälle führen üblicherweise zur Vernichtung der kinetischen und potentiellen Energie in Form von Wärmeabgabe an den mechanischen Bremseinrichtungen oder in den elektrischen Bremswiderständen der Triebfahrzeuge. Diese Energie wieder für Traktionszwecke nutzbar zu machen, ist verlockend, da bei elektrischen Triebfahrzeugen die Rückgewinnung von Bremsenergie relativ einfach erscheint. Die Grundidee besteht darin, den Fahrmotor beim Bremsen als Generator zu nutzen.

Der Fahrmotor wird zum Wechselstrom-Generator

Voraussetzungen zur Rückspeisung von Bremsenergie sind ein aufnahmefähiges Netz und rückspeisefähige Triebfahrzeuge. Energiezähler auf Letzteren ermöglichen auch eine Quantifizierung der Rückspeisequote.

Als vor über 100 Jahren die Fernbahnelektrifizierung in Deutschland und anderen Ländern begann, musste man aus technischen Gründen eine niedrigere Frequenz



FOTO: BERNHARD STUDER

Eine Re 620 und eine Re 420 der SBB, gerne auch als „Re 10/10" bezeichnet, am 1. August 2007 auf der Gotthardstrecke talwärts fahrend.

FOTO: ARMIN SCHMUTZ

SBB-620 060 (Re 6/6) mit Güterzug bei Berschis, zwischen Walenstadt und Sargans, am 28. April 2010.

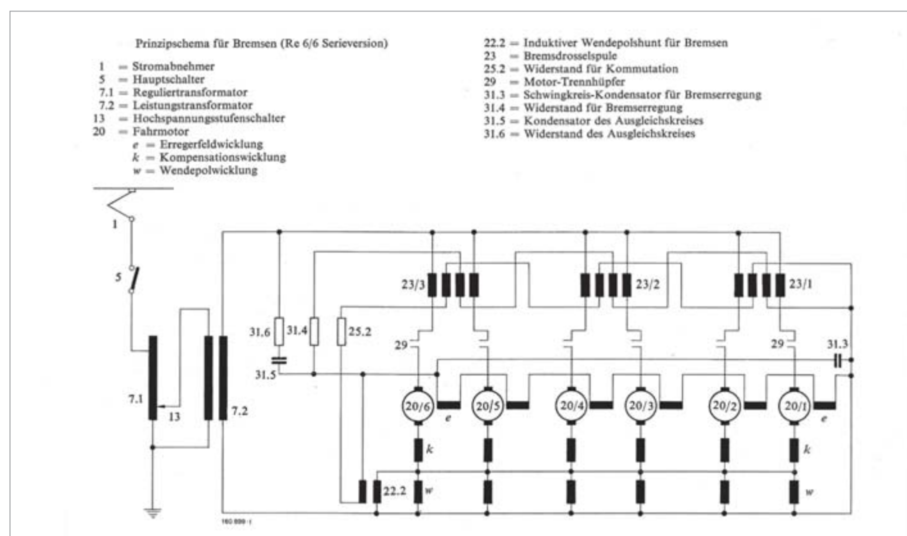
als die übliche Netzfrequenz von 50 Hz wählen. Dies erforderte ein gesondertes, überregionales einphasiges Hochspannungsübertragungsnetz mit separaten Bahn-Energieerzeugern. Aufgrund dieses Sachverhaltes stellen die Oberleitungen mit einer Spannung von 15 kV bei einer Frequenz von $16^{2}/_{3}$ Hz ein einphasiges Netz dar und sind durchgeschaltet. Neben betrieblichen Vorteilen, wie unterbrechungsfreier Traktion, ist in diesem Oberleitungsnetz immer ein Ausgleich der Leistungsaufnahme und -abgabe von Energie möglich. Selbst wenn diese Möglichkeit infolge von Baumaßnahmen oder Betriebsstörungen nicht gegeben wäre, kann

Das bahnspezifische Stromnetz ist hilfreich

über die Transformatoren, die Umformer oder Umrichter der Unterwerke problemlos Bremsenergie in das bahneigene 110 kV-$16^{2}/_{3}$ Hz-Übertragungsnetz zurückgespeist und auf Verbraucher anderer Strecken abgegeben werden. Gleichartige einphasige Hochspannungsnetze werden auch in Österreich, der Schweiz und auf Teilen des schwedischen und norwegischen Netzes betrieben.

Zu den Pionieren der Bahnstromrückspeisung gehören die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB): Die langen Rampenstrecken am Gotthard und Lötschberg führten schon frühzeitig zur Anwendung der elektrischen Bremse auf den Gefällestrecken, anfangs vor allem zur Verminderung des Verschleißes der Radreifen und Bremssohlen, später auch zur Rückspeisung der Bremsenergie.

Als eine von mehreren, auf schweizerischen Bahnen ausprobierten Bremsschaltungen gelangte die Behn-Eschenburg-Schaltung der Maschinenfabrik Oerlikon ab dem Jahr 1918 zur weiteren Verbreitung in knapp 100 Triebfahrzeugen der SBB, der Rhätischen Bahn (RhB) und der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS). Auch wenn das Zusatzgewicht drei bis vier Prozent der Fahrzeugmasse beträgt, die Bedienung eine gewisse Erfahrung des Triebfahrzeugpersonals voraussetzt und nur ein Leistungsfaktor (cos ϕ) von 0,5 bis 0,7 (induktiv) erreicht wurde, rüstete man die Lokomotivbaureihen Ce 6/8, Ae 4/7, Ae 8/14 und Fe 4/4 der SBB, die Ge 4/6 der RhB und ein Exemplar der Be 5/7 der BLS mit dieser betriebssicheren, selbsterregungsfreien und stabilen Schaltung aus. Die weitere Entwicklung der in der Schweiz auch Rekuperationsbremse genannten Nutzbremse hatte das Ziel, vor allem den Leistungsfaktor zu verbessern. In der Schweiz wurde es zum Standard, elektri-



Schaltbild für Rekuperationsbremsen der SBB-Baureihe Re 6/6 (Re 620).



FOTO: ULRICH BUDDE

141 450, eine der E 41 mit Nutzbremse, am 11. März 1990 mit E 3684 in Essen-Kray Süd. Die Bundesbahn behandelte das Thema Energierückgewinnung eher stiefmütterlich.

sche Triebfahrzeuge mit dieser Bremsenart auszurüsten. Für die Rampenstrecken wurden Rückspeisequoten zwischen 25 und 40 Prozent erreicht.

Den Abschluss dieser Entwicklung bilden die Nutzbremsen bei den Baureihen Re 420 (Re 4/4 II) und Re 620 (Re 6/6), bei denen die Rekuperationsbremsen einen unterschiedlichen Aufbau aufweisen.

Bei der Regulier-Erregermotorschaltung der Baureihe Re 420 werden beim elektrischen Bremsen ein Fahrmotor als Erregergenerator und drei Motoren als Bremsgeneratoren verwendet. Eine so genannte Transduktorsteuerung sorgt im mittleren und oberen Geschwindigkeitsbereich für einen guten, nahezu konstanten Leistungsfaktor cos ϕ von 0,8 (induktiv) am Stromabnehmer. Die maximale Bremskraft am Radsatz beträgt 127 kN.

Die Lokomotiven der Baureihe Re 620 haben eine Resonanzbremsschaltung. Alle sechs Fahrmotoren arbeiten parallel als Generatoren und werden durch einen Schwingkreis erregt, der aus einem großen Kondensator und den Feldwicklungen der Motoren gebildet wird. Der Leistungsfaktor cos ϕ dieser Bremsschaltung ist stärker von der Geschwindigkeit abhängig und mit 0,5 (induktiv) durchweg niedriger als bei der Re 420. Doch die maximale Bremskraft am Rad beträgt ebenfalls 127 kN.

Die Triebfahrzeuge der Baureihen 420 und 620 fahren nach wie vor in Doppeltraktion auf der Gotthardstrecke. Dabei ist die Bremskraft wegen der maximal zulässigen Pufferkraft auf 240 kN begrenzt. Auch dank der vorhandenen Rekuperationsbremsen ist ein Ersatz dieser beiden Baureihen durch Drehstromlokomotiven mittelfristig nicht vorgesehen. Um den Betrieb und damit den Lebenszyklus zu verlängern, werden die Baureihen 420 und 620 so genannten Service-Paketen unterzogen, die einer schrittweisen und bedarfsgerechten Erneuerung entsprechen.

Vieles änderte sich mit dem Einzug der Drehstromtechnik

Außerhalb der Schweiz gab es kaum Anwendungen von Rekuperationsbremsen bei klassischen Direktmotorlokomotiven. Bei der Deutschen Bundesbahn wurden lediglich die letzten fünf gelieferten Exemplare der Baureihe 141 mit einer Nutzbremse als Kompound-Schaltung nach Oerlikon von BBC ausgerüstet. Das Mehrgewicht durch Drossel und Kondensatoren betrug etwa 5,5 Tonnen. Fahrplanmäßig wurden die Lokomotiven 141 447 bis 451 ab 1972 vom Bw Seelze aus im S-Bahnverkehr in der Region Hannover eingesetzt, bevor sie nach NRW gelangten.

Diese Art der Nutzbremse konnte sich in Deutschland nicht durchsetzen. War die Bedienung zu kompliziert oder der Apparateaufwand zu hoch? Doch bereits ab Mitte der 1970er-Jahre setzte die Bundesbahn voll auf die Entwicklung der Drehstromantriebstechnik, und mit dieser nahm die Rekuperation ihren Lauf. Mit der Indienststellung von 60 Lokomotiven der Baureihe 120 ab 1987 begann der Siegeszug der Drehstromantriebstechnik und verbunden damit die Rückspeisefähigkeit bei Elektrolokomotiven.

Der heruntertransformierte Strom wird über einen Vier-Quadranten-Steller und einen Gleichstromzwischenkreis dem Pulswechselrichter zugeführt, der die Drehstromfahrmotoren mit Dreiphasenwechselstrom variabler Frequenz versorgt. Beim Bremsvorgang ändert sich nur die Richtung des Energieflusses; der Motor fungiert als Generator. Eine Neusynchronisation ist nicht notwendig, da der Vier-Quadranten-Steller am Netz bleibt. Ein zusätzlicher Mehraufwand an Ausrüstung ist nicht erforderlich. Ein weiterer Vorteil ist, dass die Bremsenergie mit dem Leistungsfaktor cos ϕ =1 in die Oberleitung eingespeist wird.

Die Möglichkeit der Rückspeisung von Bremsenergie könnte beinahe wie ein Abfallprodukt der Drehstromantriebstechnik wirken. Auch spielt die vorgelagerte Frequenz von $16^{2}/_{3}$ Hz oder 50 Hz in der Oberleitung für die Antriebstechnik so gut wie keine Rolle mehr. □

Siegfried Grassmann/al



FOTO: FRITSCHE

Bremst ein ICE aus 250 km/h bis zum Stillstand, wird viel Bremsenergie frei, die dank Drehstromtechnik unkompliziert ins Netz zurückgespeist werden kann.



Glückliche Reise

Alto Wagner: Bayerische Reisezugwagen. Kiruba-Verlag, Mittelstetten 2015. ISBN 9-783945-631003, 293 Seiten, 421 Schwarzweißabb. und Skizzen, Preis: 39 Euro

◗ Ein Zug beginnt erst richtig hinter der Lok. Ohne Wagen kann das Triebfahrzeug seine Aufgabe nicht erfüllen. An diesem Anspruch gemessen, gibt es zu wenige Bücher über Wagen. Länderbahn-Wagen erfreuen sich zwar bei Modellbahnern großer Beliebtheit, Literatur ist aber bestenfalls antiquarisch erhältlich und kratzt thematisch nur an der Oberfläche. Alto Wagner widmet sich den bayerischen Reisezugwagen der Baujahre 1894 bis 1920 sowie den zu DRG-Zeiten nach bayerischen Grundsätzen gebauten Typen. Gerade wegen der schwierigen Recherche mit Durchforsten von Werksarchiven und schier endlosen und dazu noch schwer aufzutreibenden Bestandslisten muss man dem Autor besondere Anerkennung zollen. Akribisch arbeitet er alle Wagen, vom mondänen erstklassigen Schnellzug- zum kurzen Lokalbahnwagen, ab und stellt sie vor: mit technischen Daten, einer Übersichtszeichnung mit Aufriss und der Stationierung, soweit bekannt. Der Autor weist ausdrücklich darauf hin, dass nicht aus allen Direktionen Bestandsangaben vorlagen. Das klare Layout erleichtert die Navigation auf den knapp 300 Seiten. Dank der (leider wenigen) Fotografen, bei denen Wagen ebenfalls einen hohen Stellenwert hatten, darf sich der Leser bei vielen Fahrzeugen über meist knackscharfe Portraits freuen. Modellbahner werden auch von den vielen Fotos begeistert sein, auf denen ganze Züge abgebildet sind. Die Beheimatungsübersicht als CD beizulegen, ist eine gute Idee, die durchaus Schule machen sollte, da sie den Umfang des Buches auf das absolut Notwendige eindampft. *Jochen Frickel*

***Fazit:* Standardwerk für alle Freunde süddeutscher Eisenbahn**

Dampflok-Expertise

Helmut Neumann: Endlich am Regler! Wolfgang Herdam Fotoverlag, Gernrode 2015. ISBN 978-3-933178-32-9-2, 112 Seiten, zwei Farb- und 60 Schwarzweißabbildungen, Preis: 19,80 Euro



◗ Es ist gut und wichtig, dass ein Autor wie der Güstrower Helmut Neumann, seit 1962 Dampflokführer, die vielschichtigen Erfahrungen aus seinem langen Berufsleben aufschreibt und dass es einen Verleger wie Wolfgang Herdam gibt, der ihn dazu motivierte. Nur noch wenige Zeitzeugen können heute von einer so langen Zeit bei den „Schwarzen" berichten. Neumanns inzwischen dritter Band ist reich an zu vermittelndem Wissen und Unterhaltung, ebenso an rührender Menschlichkeit und technischen Erläuterungen, ohne unter übertrieben dramatischem Lokführer-Latein zu leiden. Ausgewogen eingestreute Abbildungen aus dem Fundus des Autors bis hin zu technischen Illustrationen sind willkommene Ergänzungen. Fortsetzung durchaus erwünscht! *oh*

***Fazit:* Erzählungen vom Führerstand aus berufenem Munde**

Lokalbahngeschichte im Osten

Bernhard Durschek: Lokalbahnen Ostgaliziens, Band 1: Die Lokalbahn Lemberg - Podhajce. Eigenverlag Wolfram Wendelin 2013. ISBN 978-617-655-085-3, 160 Seiten, 93 Farb- und 90 Schwarzweißabb., 65 Skizzen, Preis 34,90 Euro



◗ Bis zum Jahre 1918 gehörten „Galizien und Lodomerien" zur österreichisch-ungarischen Monarchie. Die Hauptstadt dieses Kronlandes war Lemberg. Es ist daher nicht verwunderlich, dass sich in dieser Stadt auch ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt entwickelte und zur Administration der umliegenden Strecken eine eigene Staatsbahndirektion eingerichtet wurde. Ein Teil dieser Linien ist aus der österreichischen Zeit bis in die Gegenwart erhalten geblieben und kündet von der gemeinsamen Vergangenheit. Das Werk behandelt die 134 Kilometer lange Lokalbahn ausführlich. Auch Gleispläne der Bahnhöfe und Fahrplanauszüge fehlen in diesem Buch nicht. Interessant ist auch die Spurensuche im stillgelegten Bereich der einstigen Bahn. *kf*

***Fazit:* Eisenbahngeschichte, die bislang nicht publiziert wurde**

Aus erster Hand

Mittelbayerische Zeitung: Historische Nebenbahnen in der Oberpfalz und Niederbayern. Gietl-Verlag, Regensburg 2014. ISBN 978-3-86646-556-5, 120 Seiten, 61 Farb- und Schwarzweißabbildungen, 24 Karten, Preis: 19,95 Euro

◗ Die Oberpfalz mit Ostgalizien zu vergleichen (siehe Buchtipp oben), das erlauben sich nur hochnäsige Münchner. Trotzdem ist die Geschichte mancher längst stillgelegter Nebenbahn im Osten Bayerns schon aus dem Gedächtnis entschwunden. Die Mittelbayerische Zeitung hat, um diesem Verlust der Heimatgeschichte entgegenzuwirken, eine Serie von 24 kleinen Reportagen publiziert, in der Zeitzeugen jeweils ihre Erinnerungen an die kleinen Bahnen zum Besten geben. Viele Eisenbahner und echte Bockerl-Lokführer sind unter den Erzählern, das bürgt für Authentizität und spannende oder auch wehmütige Anekdoten. Die Serie wurde nun zu einem kurzweiligen Buch zusammengefasst. Zu jeder Strecke ist eine Übersichtskarte abgebildet, damit sich auch Ortsunkundige zurechtfinden. Das ist gerade bei unbekannten Militär- oder Steinbruchbahnen hilfreich. Die schlechtere Qualität einzelner historischer Bilder mindert nicht den Lesegenuss. *abp*



***Fazit:* Heimatgeschichte für Eisenbahnfreunde**

http://blog.oebb.at/seit-35-jahren-die-stimme-der-oebb/

Unverkennbar Österreich

Chris Lohner ist die Stimme der ÖBB.

■ Die Österreichischen Bundesbahnen betreiben seit Jahren einen „Coporate-Blog", der immer wieder auch für Bahnfans interessante Themen bietet, wie der hier vorgestellte Beitrag. Wer in Österreich mit dem Zug unterwegs ist, hört regelmäßig die Ansagen von Chris Lohner. So einzigartig und wiedererkennbar die Frauenstimme seit 35 Jahren durch Züge und Bahnhöfe schallt, so stark hat sich die Technik hinter den klaren und freundlichen Ansagen gewandelt. Begonnen hat alles in einem Gewölbekeller in der Laxenburgerstraße, dem Studio der damaligen Fernmeldestreckenleitung. Heute verfügen die ÖBB über mehr als 200 Rechnereinheiten, die ausschließlich für Ansagen zur Verfügung stehen.

www.laenderticket.de

Durch viele Länder

Informationen zu den Ländertickets für Bahnreisende.

■ Michael Wodetzki stellt Bahnfahrern mit seiner Website viele Informationen zu den Ländertickets in Deutschland kompakt zusammengefasst zur Verfügung. Wenn man mit der Familie oder mit ein paar Freunden einen Ausflug machen, die Natur bewundern und wandern gehen, ein Konzert besuchen oder einfach nur einen Tag lang Zug fahren möchte, sind die Länder-Tickets ideale Angebote. Leider sind die Preise und Konditionen unterschiedlich, was dazu führt, dass man einige Zeit benötigt, um alle Informationen auf den jeweiligen Seiten zu sammeln. Auf dieser Website wird man jedoch mit wenigen Klicks viel schneller fündig.

www.igwrb.eu

Entlang der Grenze

Im Großraum Saarbrücken warten zwei Bahnstrecken auf ihre Reaktivierung.

■ Ziel der Interessengemeinschaft Warndt- und Rosseltalbahn (IGWRB) e. V. ist die Reaktivierung der beiden Bahnstrecken und deren Nutzung für den Personenverkehr. Sie sollen Bestandteil eines grenzüberschreitenden Schienenverkehrs sein. Ein Ringverkehr von Saarbrücken über Forbach nach Völklingen und von dort wieder nach Saarbrücken wäre eine Option zum Betrieb der Strecke. Auch die Nutzung der Gleisanlagen für den Güterverkehr soll erhalten bleiben. Über die Ziele und Aktivitäten berichtet der Verein auf seiner informativen und umfangreichen Internetseite, deren Besuch sich auf jeden Fall lohnt.

MINI-MARKT — VERKAUFEN
BÖRSEN — TAUSCHEN
MÄRKTE — SUCHEN



VERKÄUFE
Dies + Das

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 30,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

27 DB-Wandkalender 1961–65, 73–93 und 95, guter Zustand, für je € 1,50. 15 Kunstblatt Oldtimer für zusammen € 7,–. Einige Blätter vom „Der große Lokomotiv Kalender" (Alba Verlag) gratis. Nur komplette Abgabe. Abholung oder mit Postpaket (13 kg netto) gegen Portoerstattung. Anfragen bei Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln. Tel.: 0221/8901023 (ab 18 Uhr besser zu erreichen).

www.jans-modellshop.de

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

Warenbestand aus gut sortiertem Eisenbahnfachgeschäft H0, N, LGB und Zubehör, aus gesundheitlichen Gründen zu verkaufen. Tel.: 07263/64737.

2 lebensgroße Werbe-Pappaufstellfiguren (weibl./2-geteilt) im weinroten DB-Kostüm für IC 1. Kl. ab 1985 gegen Gebot zu verkaufen. Bilder und näheres 0721/576372 oder leopold.monika@web.de.

www.lok-doc-wevering.de

Hessenwald-Hof Service Center: Individuelle Programmierung von Modellbahnanlagen – Programmierseminare im Rhein-Main-Gebiet mit Schauanlage www.erlebnis-welt-Modellbahn-rhein-main.de, Tel.: 06150/83910.

Bedrahtete SMD Leuchtdioden 0402/0603. Beratung und Verkauf: www.led-am-stiel.de. Tel.: 015127531334, E-Mail: mmcity@gmx.de.

Quantum Drehbank D250x400 mit 3 versch. Drehfuttern, Steh- und Mitlauflünetten kpl., Drehmeiselsatz, reichhaltiges Zubehör VHS € 1600,–. Tel.: 01754129022, Selbstabholer PLZ-Bereich 554.

Für Ihre Lokschildersammlung: Lokschild der preußischen P8-38 3521 NALR, diverse Bahnlampen, Stellwerk-Handleuchte für Rangiersignale 220V komplett. Tel./Fax: 02235/2503.

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

Modelleisenbahn 21 m^2 mit Zubehör zu verkaufen. Mischung aus Gleich- u. Wechselstromanteilen. Verschiedene Spurgrößen. Etwa 21 Lokomotiven, 20 Personen-, 85 Güterwagen verschiedenster Hersteller. 50 Gebäude, unzähliges Zubehör, Spezialwerkzeuge, Bücher, über 50 m Gleise, echte Uniform mit Mütze. Genauere Aufstellung zusendbar. Breitschopf, 08551/4203, 94078 Freyung, BreitschopfM@aol.com.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

www.modellbau-chocholaty.de

Automatic-Anlage TT aus Platzmang. von MB-Club zu verk. 1,20 x 3,40 m (3 Teile) für 2x 4 + 1x 2 Züge. Auch als Schauf. o. Werbeanl. geeignet. Ohne roll. Material. Ger. rep.-bed. an Gelände u. Elektr. Preis: VS. mphaupt@kabelmail.de. Tel.: 01775219816.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Verkaufe original Lokschild (orientrot) der Baureihe 103. Fotos und weitere Infos per Mail. E-Mail an marhazenberg@hotmail.com.

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

www.spur-0.de

Aus einer Erbschaft verkaufe ich eine große Sammlung Spur 1 Modelle. Loks und Wagen von Hübner, Dingler, Kiss, KM 1, Kesselbauer, Märklin. Alle neu und in den Originalverpackungen. Anfragen an: ilona.k@live.de oder Tel.: 02641/9114995.





Verkaufe Fahrzeuge 1:32 vorwiegend Traktoren Siku und Anbauteile und einen Häcksler, alles in Bestzustand. Preise nach Anfrage, Foto kann zugemailt werden. Bei Interesse Tel.: 0173/3864828.

Seltene Spur-1-Modelle gegen Höchstgebot zu verkaufen. Tel.: 0251/524492.

Spur 1 – WILAG-Wagen: Große Sammlung von wunderschönen Spur 1 Wagen von WILAG, ganze Züge (Rheingold, CWIL Zug). Modelle sind in einem sehr guten Zustand aber ohne OK. Standort Schweiz. Bitte Liste verlangen: b.klarer@gmx.net.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

H0-Grossanlage zu verkaufen. 250 m². Steuerung MpC Gahler & Ringstmeier. Kann in 6 autarke Teile aufgeteilt werden. Beispiel: Bahnbetriebswerk 2 x 5 m. 25-ständiger Lokschuppen, Drehscheibe mit Schrittmotorsteuerung, Waggon-Reparaturhalle, Behandlungsanlagen u.v.m. Gebäude mehrheitlich POLA. Anlagen-Konzept: Normalspurteil mit Gotthard-Südrampe, RhB mit Teilstrecke Chur-Arosa und Bahnhof Realp mit DFB. Grosser Rangier- und Abstellbahnhof, 4 Schattenbahnhöfe. 7 Gleisbildstellwerke, 3 Computer. Als öffentliche Modellbahnanlage sehr gut geeignet bei entsprechendem Platzangebot. Standort der Anlage: CH-9214 Kradolf, von Konstanz 15 km. Weitere Auskunft über Tel. 0041/792195350 oder E-Mail: romanoc@bluewin.ch.

www.Modellbahnen-Berlin.de

sb-modellbau.com Faulhaber Motore

www.moba-tech.de

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.modelltom.com

Roco: Ludmilla 63689 110,–; NOHAB 62857 Strabac 100,–; BR 111 63641 90,–; 43201 SBB C 5/6 90,–. TX 22683 BR 1018 115,–; TX 22767 Italien 100,–; Flm. 4383 BR 151 Cargo (digital) 100,–. Tel.: 0171/4518671, E-Mail: alex.haas02@web.de.

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.1000Loks.de

www.carocar.com

Märklin 37021 € 250,–; 37915 € 160,–; 37885 € 200,–; 39103 € 150,–; 39160 € 150,–; 37116 € 200,–; 37650 € 110,–; 39190 € 130,–; 33221 € 125,–; 37900 € 120,–; 39121 € 200,–; 37312 € 130,–; 37670 € 350,–; 42724 € 90,–; 42992 € 80,–; 42269 150,–; 46753 € 50,–; 46234 € 60,–; 41573 70,–; Personenwagen DB, DR, ÖBB, SBB, Belgien usw. auf Anfrage. Tel.: 0171/4518671 oder E-Mail: alex.haas02@web.de.

www.zuz-modellbahn.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.spiel-hobby-Hank.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.Trainstore24.com

Verkaufe Umbauten für Trix Express, sehr viele Firmen, alles fabrikneu oder neuwertig, zu günstigen Preisen. Liste anfordern gegen 60 C. Olaf Radeck, Heubachhof 19, 87437 Kempten.

www.suchundfind-stuttgart.de

www.jbmodellbahnservice.de

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 3450 4-6-4 von Key € 300,–
UP Big Boy von Key € 750,–
UP Big Boy von Tenshodo € 1000,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.menzels-lokschuppen.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.moba-tech.de

BR 60, BR 61 Lima/Rivarossi neu – Motor – Kompletteinbau m. Schwungmasse je € 99,–. Steffen Meier Modellbau, Kopernikusstr. 15, 06449 Aschersleben. Tel./Fax: 03473/814610.

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.mbs-dd.com

www.modellbahn-pietsch.com

www.dampfzug24.de

www.modellbaushop-blankenburg.de

Verkaufe: Sachsenmodell Touristenzug, Original, 13 Wagen, eine Lok BR 35 von Roco u. eine BR 118, alles neu, OK, zus. € 480,–. Märklin Nacht Schnellzugwagen-Set, 6 Wagen, neu € 200,–. Roco BR 18 137 neu OK € 135,–. Tel.: 0385/5559076.

www.augsburger-lokschuppen.de

www.puerner.de

www.kieskemper-shop.de

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

www.baehnlewerkstatt.de

MODELL Bahnland Magdeburg

Modellbahnland Magdeburg GmbH
Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg
Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41
www.modellbahnland-magdeburg.de
E-Mail: mail@modellbahnland-magdeburg.de

Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör

Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!

Schirmer TT Neuheiten 2015

30063 Tenderdampflok BR 64 169 DR Ep. III	206,00 €
30073 Tenderdampflok BR 64 1266-2 DR Ep. IV	219,00 €
50021 Personenwagen 2. Kl. ex. Ci33 DR Ep. IV	34,90 €
50221 Personenwagen 2. Kl. ex. BCi34 DR Ep. IV	34,90 €
50421 Personenwagen 2. Kl. ex. Bi31 DR Ep. IV	34,90 €
52030 Gepäck-Post-Wagen PwPosti 34a DB Ep. III	41,00 €
53000 Gepäckwagen Pwi31a DR Ep. III	38,00 €
53020 Gepäckwagen Daa DR Epoche IV	38,00 €
60320 O-Wagen Vtr ex. Villach CSD Ep. III	30,00 €
61500 Klappdeckelwagen Km21 DR Ep. III	36,00 €
61510 Klappdeckelwagen Km21 DR Ep. IV	36,00 €
61550 Klappdeckelwagen Uz CSD Ep. III	36,00 €
Limitierte Sonderserien Bestellschluss 30.06.2015	
68050 3er Set "OPW" CSD, DR, PKP Ep. III	89,90 €
68060 3er Set "EUROP" SNCF, SNCB, DB Ep. III	89,90 €

Angebote freibleibend, Lieferbarkeit, Irrtümer, Preisänderungen ohne Gewähr.
Diese Angebote erhalten Sie auch bei: Modellbahnland Arts, Gladbacher Str. 25, 41747 Viersen. Tel.: 02162/268770, Fax: 02162/268772.

www.d-i-e-t-z.de

Sammlungsauflösung, Vitrinenmodelle Spur H0, H0n3, 0, 0n3, 1. US, Europ. Modelle, Raritäten & Crowns. Tenshodo, Toby, Fujiama United, Fulgurex, Lemaco, Pein, Fine Arts. Literatur. Liste anfordern. 0171/2107126.

www.modelleisenbahn.com

www.werner-und-dutine.de

Verk. H0 Trix 22184 Reihe BVI Ep. 1 Orlando di Lasso digit. mit Sound, Vitrinenmodell in eleganter Holzkiste, Preis € 350,–. Roco Österr. Orientexpresslok 310-23 limit. Museums Edition in Holzkiste Art.-Nr. 43330, Preis € 360,–. Tel.: 06181/690354.

www.Trainstore24.com

www.modellbahnritzer.de

Biete: Mä. D-Zugwg. LüP 282 mm, Ep. 3, 5x 43910 Wg.-Nr. 12058, 5x 43920 Wg.-Nr. 19501, 5x 43920 Wg.-Nr. 19504 Ep. 4 1x 43911, 1x 43951, 1x 2. Kl. grün. Preis je Wag. € 20 + Porto. W. Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Biete: 2x Märklin 42815 D-Zugwagen-Set der DSB, je 1 Wg. 1. Kl. und 2. Kl., Preis je Set € 60,–. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften und dreifache Zugleistung

Saxonia, VT 185 BR 106	74,00 €	BR 64, 75	79,50 €
BR 01, 03, 41	129,00 €	BR 86, 95	89,50 €
BR 38, BR 130	93,00 €	BR 110, BN 150	64,00 €
BR 52 (Kond.), 118, 120	69,50 €	SVT 137 (Motor mittig)	58,00 €
BR 55	132,00 €	BR 57 (Roco)	105,00 €
BR 56	99,50 €	BR 58 (Roco), BR 94	74,00 €

Fertigmodelle der Sächs. u. der Harz. Schmalspurb.
Ladegüter aus eigener Produktion in TT, H0, H0e.

Hobby-Eck
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (0 37 26) 64 89 · www.hobby-eck.net
zu Top-Preisen!

www.modelltechnik-ziegler.de

Magazine, Bücher, Kalender, Video-DVDs. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Echt vergoldet BR 80030 ohne Motor mit 2 Güterwagen und Gleis Spur N exklusiv von Arnold in orig. Karton. Tel.: 0162/1692812.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

Brückenvielfalt von Z bis 0
www.hack-bruecken.de

Verk.: H0-Bausätze Tr. Dammtorbhf. Nr. 66115+66117 € 300; Pola 2x Bahnsteigbr. Nr. 564 + 4x Bahnst. Nr. 627 € 70; Vollmer Sägew. Nr. 3797 € 30; Feuerw. Nr. 3751 € 25; Großbek. Nr. 5720 € 35; Faller Bhf. Schwarzburg Nr. 116 € 50. Rehberg, 0162/3459015.

www.jordan-modellbau.de

Verkaufe Dampflok-Bw Epoche 1/2 mit 12-ständigem Lokschuppen, Drehscheibe voll funktionsfähig, sämtliche Behandlungsanlagen, Verwaltungsgebäude, Eisenbahnwohnhäuser, auf stabilem Holzrahmen zum Festpreis von € 300,–. Standort Plattling Ndb. Hollrotter, Gebelestr. 22a, 81079 München. Tel.: 089/987128.

KUSWA Modellbau
KUSWA, In der Gartenstr. 12
34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in H0: Bühnen, Tritte, Handläufe und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen: 11,– €
Radscheiben-Elemente für ES64U2 "Taurus"
8er Set anbaufertig grau lackiert: 10,– €

Lok-Doc
Michael Wevering
Friedr.-Ebert-Str. 38
99830 Treffurt
Reparatur von Modelleisenbahnen aller Art Digitalumbauten
Tel.: 036923/50202 Mobil: 0173/2411646
E-Mail: simiwe@t-online.de

www.modellbahnservice-dr.de

www.Trainstore24.com

Ein H0-Bahner hat mir geschrieben: „Die zuletzt gelieferten Vitrinen mit 10 Reihen gefallen mir sehr gut. Die Präsentation von ganzen Zügen in Doppelreihe je Fach ist einfach fantastisch und beeindruckend zugleich. Von dieser Art Vitrinen brauche ich mehr." Soweit aus dem Brief. Kann ich ein besseres Lob bekommen? Auch Sie könnten so was haben, dazu sollten Sie erst von **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** das Prospekt über die Vitrinen für alle Spuren anfordern. Postkarte mit deutlichem Absender genügt. Wenn Sie mir Ihre Spurweite angeben, kennzeichne ich das auf dem Prospekt.

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

750 Hefte Der Modelleisenbahner, ab Heft 1/1952 lückenlos, Preis nach VB, nur Selbstabholung möglich. Modellb. Schule Heft 3 bis Heft 31, Preis nach VB, nur Selbstabholung möglich. Die DR vor 25 Jahren, ab 1965 bis 1988, Preis nach VB. Sammelwerk Das war die DR, 5 Bände, € 100,–. Tel.: 030/5336096.

www.bahnundbuch.de

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

40 Ordner LOK-ARCHIVE mit z. T. DIN A3-Abbildungen und Berichten aus Eisenbahn-Zeitschriften für kleinen Betrag, abzuholen bei Mölter in Hof, Tel.: 09281/92364.

www.jano-modellbau.de

M
Ablaufsteuerungen: Effektgerät und Decoder in einem.
Abläufe für Licht, Signale, Bahnhöfe, Bahnübergänge, Zugsteuerungen...
Licht 32 und Universal 8 jetzt neu von:
www.multi–steuerung.de

www.kuehn-digital.de

Die Lichtleiste mit integriertem Digitaldecoder besitzt 7 warmweiße LED, die gleichmäßig helles Licht spenden. Analogfahrer freuen sich über helles Licht ab rund 4 Volt. Rote LED lassen sich direkt anschließen und als Schlusslicht schalten. — **LH10** Lichtleiste 17,99 €

Zwei Lokdecoder für N/TT und H0, super-flach und super-funktional: 4 Funktions-Ausgänge (bei T65 6!) mit programmierbaren Effekten, hochfrequenter Lastregelung, schaltbarem Rangiergang, Kurzschluss-Schutz, RailCom® und Susi-Interface. — **N45 T65** Lokdecoder ab 28,90 €

Der multifunktionelle Schaltdecoder WD10 für 8 Weichen / Blocksignale oder 4 mehrbegriffige Lichtsignale; jeder Ausgang ist mit 1.0 A belastbar. Als besondere Efffekte lassen sich z.B. Baustellen- oder Reklamelicht programmieren. — **WD10** 37,99 €

RailCom ist ein eingetragenes Warenzeichen der Firma Lenz Elektronik GmbH, Giessen

Maarweg 48b • 53619 Rheinbreitbach • Tel: 0 22 24 / 90 12 80

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt
EUROTRAIN
Angebote für Spur H0:

Brawa 40138 BR 19.10 DRG rot	299,00 €	Trix 21335 Allgäu-Express digital	189,00 €
Brawa 40300 Tn Württemberg (BR 94)	269,00 €	Trix 22175 V 160 DB Lollo Sound	249,00 €
Brawa 42700 Gravita 15BB Voith	199,00 €	Trix 22372 BR 042 DB Öl	279,00 €
Fleischm. 411704 BR 17.10 DR	299,00 €	Trix 22393 BR 39 DB Sound	379,00 €
Hornby HR2451 BR 171 DB AG Cargo	169,00 €	Trix 22928 BR 41 DB Sound gealtert	399,00 €
Roco 62446 Reihe 1670 ÖBB	169,00 €	Trix 22972 BR 701 DB AG Turmtriebwagen	259,00 €

Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 03443/302509 · Fax 341847

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,–

ANZEIGENSCHLUSS MEB 9/2015: 03.07.2015

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ______________

Abbuchung (nur Inland):

Keine Briefmarken senden!

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

Bahn-Journale, EJ, EK, NBM, MEB, MIBA, Bahn & Modell, Trix-Magaz., Faller Magazine, Der N-Bahner, v. EJ, div. Sonderhefte. EJ, Sammelw. v. Obermayer-Doppelausg. 15/16, Strecken-Lokom. & Rangier- & Kleindiesel-Loks. MIBA Report = Heft 15/17/18/19, Fahrleitungen, Signale, Altenbeken, v. EJ-Betriebw. Anlagenbau, für Einsteiger, Mit Dampf auf den Brocken usw. Kataloge, versch. EJ teilw. im Ordner, ca. 200 Hefte. Bitte Liste anfordern bei Manfred Brandt, Griesstr. 18, 20535 Hamburg. Tel.: 040/2004941.

Zeitschriften abzugeben: LOK-Report, Ausgaben 7/83, 6/85, 8/85, 1/86 bis 12/95. Eisenbahnkurier, Ausgaben 1+2/78, 9/82, 2/83 bis 12/99. Angebote bitte per Mail an m.riesterer@t-online.de.

Verkauf: Modellbahnkataloge aus der ganzen Welt, Europa, Japan, USA, Brasilien, aus den letzten 50 Jahren in ca. 40 Leitz-Ordnern. Selbstabholung, Preis € 300,–. Tel.-Anfr.: 05656/634.

VERKÄUFE
Fotos + Bilder

Aus Nachlass: Sammlung historischer Eisenbahnmotive zu verkaufen. Dampflokzeit, DR, ab 60er Jahre. Dabei viele Farbbilder vom Eisenbahnfotografen Georg Otte, Stempel auf Bildrückseite. Kontakt: mobil 0151/21187097.

www.vgbahn.de

GESUCHE
Dies + Das

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Wir suchen ständig Modelleisenbahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel. 05544/912031 oder 0170/2229810 uwe-quiring@t-online.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Suche für meine private Sammlung Loks und Wagen in Spur 1 von Kiss – Dingler – KM 1 – Hübner – Fulgurex – Lemaco – Märklin und andere. Angebote bitte an harald4241@live.de oder 02641/28466.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahn-buedchen.de.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

LGB und Echtdampf gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Privater Modellbahner freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Spur 0 Lemaco Re 6/6 Tausch gegen Spur 1 Kiss Re 6/6 oder Verkauf VB, Angebot an: toyheino@yahoo.de.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Ihre Kleinanzeige finden Sie im Internet unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Sammlerkreis sucht Modelleisenbahnen, alle Spuren, gern größere Objekte komplett, Abholung ggfls. mit Abbau einer Anlage vor Ort, einfach unverbindl. Angebot einholen. 0174/1743374 (bin viel unterwegs).

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
contact@us-brass.com

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche H0-Sammlungen und Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Ankauf von Modelleisenbahnsammlungen aller Spurweiten aus Privat- oder Geschäftsauflösungen. Bitte nur neu- neuwertige Modelle in Originalverpackung anbieten. Seriöse Abwicklung wird zugesichert. Tel.: 06722/9949910, Handy: 0172/2020433, E-Mail: wilfried33@yahoo.de.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Modelleisenbahn gesucht, Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, LGB, komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen. Barzahlung. Tel.: 0211/4939315.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.



Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahn-buedchen.de.

Suche Fleischmann Modus 5653 + 5654. Tel.: 07258/7303 (abends).

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

H0-Sammlung, auch Schmalspur, von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Tel.: 0341/4613285.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

TT, N, Z gesucht, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Privater Sammler freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahn-buedchen.de.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Für Steuerung Viessmann „Switch Com": Magnet- u. Dauerstrom- u. Rückmelde-Decoder. ralfknur@arcor.de.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.menzels-lokschuppen.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.modellbahnen-berlin.de

www.kieskemper-shop.de

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

www.puerner.de

Weitere Terminanzeigen finden Sie im Internet unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine

URLAUB
Reisen, Touristik

Bei Modellbahnfreunden Urlaub machen mit Seminaren für Lampen- und Landschaftsbau und kleine Dioramen. Eine 20 m lange Modellbahnanlage erwartet Sie. Nebenbei können Sie das Saale- u. Unstruttal erkunden mit vielen Sehenswürdigkeiten. Tel.: 03445/770639, E-Mail: grosserwald@web.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Urlaub mit meiner LGB in der nieders. Elbtalaue? Das geht! 2 Zi. FeWo mit Bad/Dusche, Sauna, TV, Küchenbenutzung. LGB-Außenanlage zum Mitspielen. Einzelheiten und Reservierung unter www.elblokomotive.de.

Nordsee Nor-Norddeich FeWo 57m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, Terrasse, Strandkorb, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–, Hausprosp. anford. Haag, 04931/13399.

Wernigerode – Harz
4 x Übernachtung im Doppelzimmer inkl. Frühstück pro Person ab € 136,– zzgl. Kurbeitrag der Stadt WGD, kostenfreie Nutzung der Buslinien im gesamten LK Harz oder Spargangebot von Sonntag bis Freitag
4 Nächte bezahlen = 5 Nächte bleiben
Harzpension Familie Mann
Mühlental 76 • 38855 Wernigerode
Tel.: 03943/501127 • Fax: 03943/501348
www.harzpension-mann.de • mail@harzpension-mann.de

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

www.fewo-wildfeuer.de

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

www.villa-seeluft.de

Rasender Roland, FeWos direkt an der Strecke der Dampfzüge in **Sellin/Rügen**. Gemütliche Wohnungen mit Balkon u. Ausblick auf die Strecke u. den Selliner See. Tel.: 04371/8800890, www.villa-seeluft.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berlin.de
14.06.: 12679 Berlin „FreizeitForum" Marzahn, 10–14 Uhr. **Verkaufsmesse + Ausstellung,** 01069 Dresden, 31.10. + 01.11. jeweils von 10–17 Uhr. Info: Herzog, 0173/6360000.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

20.06.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn + Spielzeugbörse, 12–16 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12. Info-Tel.: 040/6482273.

www.star-maerkte-team.de

18.07.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn + Spielzeugbörse, 12–17 Uhr, 21493 Schwarzenbek, Röntgenstr. 24 (Industriegebiet). Info-Tel.: 040/6482273.

www.spielzeugbörsen.com

09.08.: Modellbahnbörse von 11–16 Uhr in LEMGO - LIPPERLANDHALLE. Infos: www.spielzeugbörsen.com.

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen. Ihre Anzeigenabteilung

H0-ANLAGE: BERGISCHE EISENBAHNFREUNDE

Eine Gleisbettung mit Schotterimitation sieht gut aus, sorgt aber je nach Bauweise für geräuschvollen Fahrbetrieb. Das muss nicht sein.

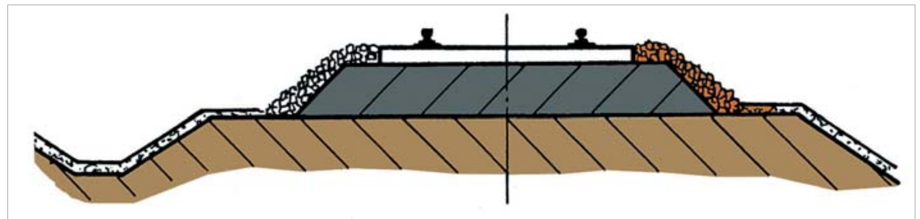
Gleisbau – Teil III

Lärmdämmung zwischen Gleisen und Unterbau

Verschiedene Methoden sollen die störenden Fahrgeräusche auf einer Modellbahnanlage vermindern. Je nach dem unterhalb der Gleise verwendeten Material fallen die Ergebnisse recht unterschiedlich aus.

Auf leisen Sohlen

Auf der Modellbahnanlage sollte die Gleisbettung eine wichtige Funktion übernehmen: die Geräuschminderung. Werden die Gleise ohne Dämmung auf dem Trassenbrett mit Nägeln oder Schrauben fixiert, übertragen sich die Laufgeräusche von Rad und Schiene direkt auf den Anlagenunterbau. Die Fahrt der Züge wird dann zu einem lauten Rauschen, das vor allem in einem Schattenbahnhof bei fahrenden, aber nicht sichtbaren Zügen sehr störend wirkt. Der Hohlraum der Anlagenunterkonstruktion ist ein Resonanzkörper wie der Korpus eines Cellos oder einer Gitarre und erhöht die Lautstärke. Verschiedene Materialien bieten sich an, um sowohl das Schotterbett des Vorbilds nachzubilden als auch für Geräuschdämmung zu sorgen.



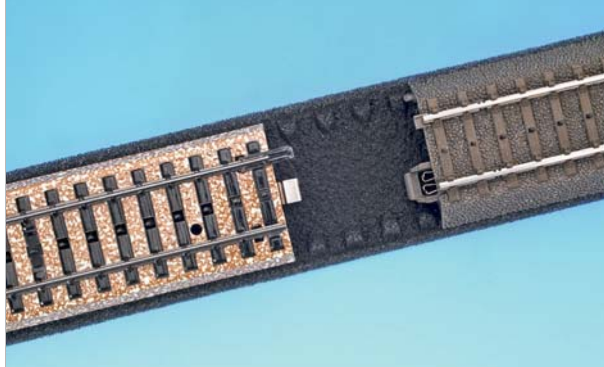
Im Modell ermöglicht die Gleisbettung die Verwendung eines Innenkerns aus schalldämmendem Material. Geräusche können jedoch über den Schotter auf den Untergrund übertragen werden.

Aktuelle Gleissysteme einiger Hersteller (wie Märklin, Roco oder Tillig) enthalten ein fertiges Schotterbett aus Kunststoff. Die Bettung aus hartem, trittfestem Kunststoff minimiert die Fahrgeräusche jedoch nicht nennenswert. Zudem genügt die Schotternachbildung dieser Gleise kaum höheren gestalterischen Ansprüchen.

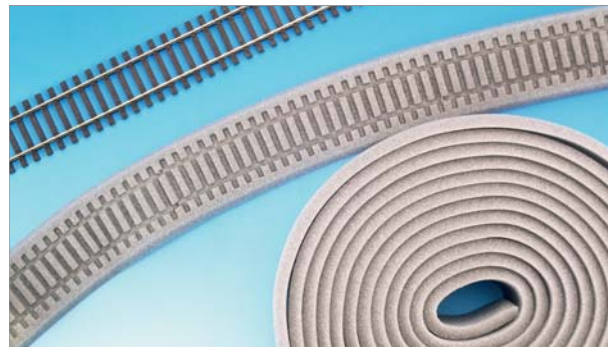
Die einfachste und gleichzeitig sehr wirksame Art der Lärmdämmung ist das Verlegen der Gleise auf einer mindestens vier Millimeter dicken Schaumstoffunterlage. Die Einfahrt eines Zuges in einen Tunnel hört sich damit so an, als ob er tatsächlich verschwinden würde. Der Nachteil: gewöhnlicher Schaumstoff ist nicht UV-lichtbeständig und wird im Laufe der Zeit porös, da die Weichmacher aus dem Kunststoff diffundieren. Der Schaumstoff bedingt die Verwendung von lösungsmittelfreiem Klebstoff (beispielsweise Weißleim) für die Gleisbefestigung. Schottert man die Gleise vorbildgerecht ein, saugt die Schaumstoff-Oberfläche den wässrigen Schotterkleber wie ein Schwamm auf. Nach dem Aushärten hat sich dadurch eine Schallbrücke zwischen Gleis und Untergrund gebildet und die Wirkung der Schalldämmung ist deutlich vermindert. Es gibt jedoch noch bessere Methoden.

Als bewährte Alternative vertreibt die Firma Noch für die Nenngrößen H0, TT, N und Z die hochflexible und geräuschdämmende Schaumstoffbettung von Mössmer, in die man die Gleisstücke nur noch hineinzudrücken braucht. Sie besteht aus flexiblem Moltopren-Schaumstoff und ist als Rollenware fünf Meter lang und bereits dünn beschottert (außer Z). Sie kann für Normgleisstücke und Flexgleise gleichermaßen verwendet werden. Die Gleise benötigen keine zusätzliche Verklebung, da sie durch die vorgeprägten und formschlüssigen Vertiefungen gehalten werden. Eine Ausnahme bildet das Peco-Flexgleis, bei dem aufgrund des durchgehenden Schwellenlängsstranges eine Stauchung oder Dehnung zur Anpassung an die vorgeprägte Form der Bettung nicht möglich ist. Auf speziell für die Weichen und Kreuzungen angepasste Bettungen hat man mittlerweile verzichtet, stattdessen gibt es für diese Fälle zwei Millimeter dicke Schaumstoffplatten, auf die das Gleis verlegt werden kann. Passender Schotter und elastisch aushärtender Schotterkleber zur Gestaltung solcher Gleisbereiche, aber auch ein spezieller Klebeschotter, ein fertiges Gemisch aus Schotter und Kleber, werden von Noch zusätzlich angeboten.

Die Styroplast-Gleisbettung von Merkur (www.merkur-styroplast.de) ist ebenfalls eine fertig geschotterte Schaumstoff-Gleisbettung. Als Schotter-Imitat wird Kork verwendet. Für die gängigen Gleissysteme in H0, N und Z gibt es feste Elemente sowie eine Bettung für Flexgleise. Für individuelle Anpassungen und die Nachbildung zweigleisiger Strecken sind zusätzlich auch Bö-



Zur Geräuschdämmung von fertigen Schotterbettgleisen, hier von Märklin, wurden spezielle Schaumstoffbettungen von Mössmer angeboten.



Streckengleise lassen sich ohne Klebstoff gut in die Schwellenvertiefungen der Mössmer-Schaumstoffbettung für Gleichstromgleise drücken. Die Geräuschdämmung ist auf diese Weise hervorragend.



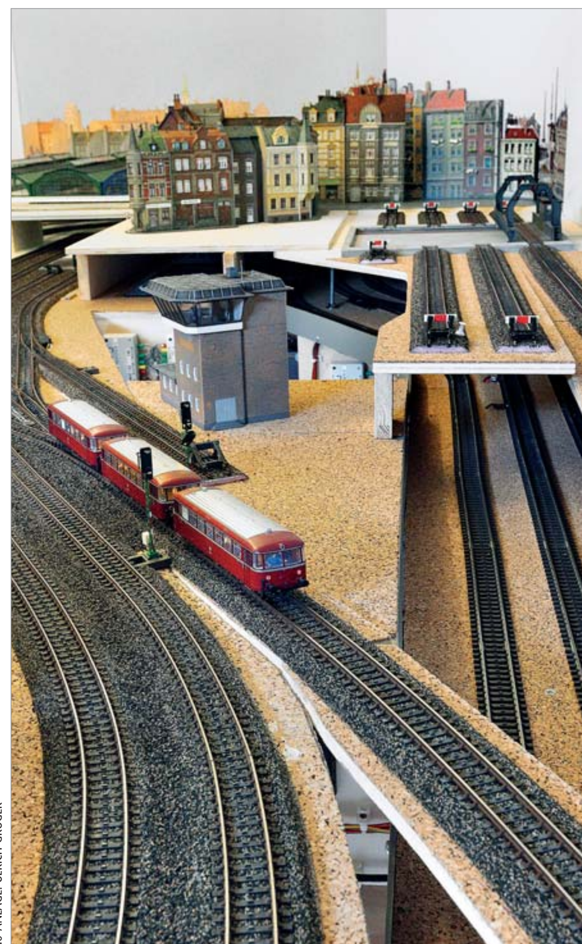
Bei Styroplast-Bettungen drückt man die Gleise ohne Klebstoff in die Bettung.



Links Korkstreifen von Faller als Gleisunterlage, rechts fertige Gleisbettung von Merkur.



Gewöhnliche Korkplatten und -rollen können zur Schalldämmung herangezogen werden.



H0-ANLAGE: ULRICH GRÖGER

Auf dieser Anlage dienen großflächige Korkmatten als schalldämmende Unterlage.



H0-ANLAGE: ULRICH GRÖGER

Die mit Kork als Schotterimitation versehene Styrodur-Bettung von Merkur ermöglicht eine schnelle Gestaltung des Gleisumfelds.


1

Aus Korkplatten mit vier bis fünf Millimetern Dicke entsteht ein Gleisbett im Eigenbau.


2

Die eventuell unregelmäßig geschnittene Bettungsschräge glättet man mit der Raspel.


3

Doppelklebeband sorgt für eine weitere Geräuschdämmung unter der Korkbettung.

FOTOS (3): VOLKER GROSSKOPF, MARKUS TIEDTKE

schungsstreifen erhältlich, die am besten mit dem von Merkur angebotenen Styrocoll-Kleber befestigt werden. Das Gleis muss mit einigem Kraftaufwand fest in die vorgeprägten Vertiefungen hineingedrückt werden. Die Verlegung in engen Bögen ist

Ein weicher Untergrund sorgt für leisen Schienenverkehr

mitunter schwierig, da der Böschungsstreifen dann zum Wellen neigt. Man ist allerdings auf die Gleisgeometrien beschränkt, für welche die Schotterbettungen produziert werden. Gerade Märklin-Modellbahner finden aber für das K-Gleis alle erforderlichen Gleisgeometrien vor. Im Vergleich zum Mössmer-Schaumstoff ist der etwas härtere Untergrund der Merkur-Bettung weniger flexibel und damit etwas weniger geräuschmindernd.

Am meisten verbreitet als Gleisunterlage sind Korkstreifen, die zum Beispiel von Heki oder Faller angeboten werden und bei denen eine Seite bereits mit 45 Grad abgeschrägt ist. Zwei Streifen nebeneinander verlegt ergeben eine Gleisbettung, die in der Breite der NEM 122 entspricht und individuell eingeschottert werden kann. Die Streifen von Heki sind mit vier Millimetern Dicke für H0 nicht ganz ausreichend hoch. Bei Faller ist die Farbgebung etwas heller und die Korkbettung fällt mit fünf Millimetern für H0 in etwa maßstäblich aus. Für Bahnhofsbereiche bietet Heki auch großflächige Korkplatten an. Beide Hersteller mischen dem Naturkork Gummi bei, das erhöht die Elastizität und verbessert die Geräuschdämmung.

Man kann Kork-Gleisbettungen auch selbst herstellen. Korkplatten aus dem Baumarkt, wie sie für Fußböden oder als Wanddekoration verwendet werden, dienen als Ausgangsmaterial. Die Böschungsschräge von annähernd 45 Grad (besser etwas flacher, Neigung 1:1,25) kann man mit Hilfe eines scharfen, stabilen Teppichmessers und einer Schneidekante aus Metall selbst erzeugen. Am einfachsten lässt sich die Kork-Bettung mit speziellem Korkkleber fixieren. Beim Verlegen im Bogen sind während der Trocknungszeiten eingesteckte Heftnadeln oder Gewichte hilfreich, um ein Verrutschen zu vermeiden. Kork darf beim Biegen nicht gestaucht, sondern nur gedehnt werden, sonst neigt er zu Verwerfungen, welche die spätere Gleislage beeinträchtigen. Bei engen Radien helfen Ausschnitte im rechten Winkel zur Gleisachse.

Die Geräuschdämmung des Kork-Materials ist trotz der Gummibeimischung nicht optimal, da Kork eine zu homogene Masse bildet, die den Schall immer noch, wenn auch mäßig, über den Kleber auf den Unterbau überträgt. Etwas Abhilfe schafft das Aufkleben der Korkstreifen mit elastisch aushärtendem Kontaktkleber wie Pattex (auf Belüftung achten!) oder mit Doppelklebeband. Letzteres bildet eine


1

Aus dünnem Styropor lässt sich eine leicht schallschluckende Gleisbettung anfertigen.


2

Das Gleisbett färbt man vor dem Einschottern mit graubrauner Abtönfarbe ein.


FOTO: KURT HEIDBREDER

Dünne Wärmedämmplatten sind einfach zu verarbeiten und großflächig zu verlegen.

dünne, leicht flexible Zwischenschicht durch die beidseitigen Kleber auf dem Trägermaterial. Befestigt man auch das Gleis mittels Doppelklebeband oder Kontaktkleber, minimiert sich das Fahrgeräusch zusätzlich. Die Verklebung gewährleistet bei starren Gleiselementen einen guten Halt. Beim Flexgleis sind Schienenstöße im Bogen problematisch, weil elastisch verklebte Gleise tendenziell mit der Zeit in Richtung Bogenaußenseite wandern und so Knicke im Bogen entstehen. Etwas Abhilfe schaffen verlötete Schienenstöße.

Als Alternative zum Kork bietet sich ein selbst gebasteltes Gleisbett aus Styropor oder besser aus dünnen Schaumplatten an, wie sie zur Wandisolierung verwendet werden. Diese geschäumten Platten lassen sich auf einfachste Weise verarbeiten und sind kostengünstig. Die Geräuschdämmung ist stärker als bei Kork, jedoch geringer als bei Schaumstoff.

Sehr gut bewährt hat sich ein Gleisuntergrund aus Moosgummi. Schwarz eingefärbt, ist das Material UV-beständig. Dachdecker verwenden es als vier Millimeter dicke Rollenware, dünnere Platten sind im Bastelbedarf erhältlich. Die Geräuschdämmung entspricht in etwa der des Schaumstoffs, das Material ist aber erheblich stabiler und lässt sich leicht verarbeiten. Axel Frowein Modellbau (www.imt-frowein.de) bietet Vergleichbares an: das Resorb-Schalldämm-Material mit drei, fünf und sechs Millimetern Dicke. Auch Weinert hat neuerdings Schalldämm-Material aus feinporigem und dauerelastischem Regenerat-Gummi im Programm.

Gleise sollten stets geklebt, nicht genagelt werden

Für welches Material man sich auch entscheidet, wichtig ist, dass man die Gleise weder nagelt noch verschraubt, denn über diese kleinen Verbindungen (Schallbrücken) werden die Geräusche direkt auf das Trassenbrett übertragen und die beabsichtigte Schalldämmung ist weitgehend dahin. Die Befestigung der Schienen mit elastischem Klebstoff oder Doppelklebeband ist deshalb stets vorzuziehen. Weißleim sollte ebenfalls nicht benutzt werden, da er nach dem Trocknen hart wird.

Schallprobleme bereitet allerdings auch ein mit echten Steinen selbst eingeschottertes Gleisbett. Eine Verklebung mit verdünntem Weißleim führt zu einem sehr harten Schotterbett und so zu einer starken Schallübertragung auf das Trassenbrett. Besser geeignet sind spezielle Schotterkleber, die je nach Hersteller mehr oder weniger flexibel aushärten. Allerdings ist die abgebundene Oberfläche mancher dieser Klebstoffe leicht klebrig. Das lässt das Schotterbett, da es leicht verstauben kann, mit der Zeit sehr unansehnlich werden. Abhilfe schafft Mattlack, dünn aufgesprüht. Diese Schutzschicht versiegelt nur und bietet für den Schall fast keine Übertragungsmöglichkeit.

Wer die Schallübertragung über das Schotterbett weitestgehend unterbinden will, dem sei eine Verlegung von Moosgummi beziehungsweise Resorb-Dämm-Material in zwei Schichten empfohlen. Die erste, dünnere Schicht (3 mm) umfasst die gesamte Breite des Trassenbretts, so dass auch das seitliche Schotterbett und der Randweg (aus feinerem Natursteinmaterial nachgebildet) auf dem Dämm-Material zu liegen kommen. Eine zweite, dickere Schicht dient als Gleisunterlage. Eine Schallübertragung an den Anlagenunterbau ist damit so gut wie unterbunden, im Zweifelsfall kann man daher auch nur bedingt elastisch aushärtenden Schotterkleber (aber keinen Weißleim) verwenden.

Zu hören und zu genießen sind bei optimaler Schalldämmung nur noch die reinen Rollgeräusche der vorbeifahrenden Modellzüge, das Klacken der Schienenstöße oder auch der digitale Sound der Triebfahrzeuge. □ *Markus Tiedtke/abp*


H0-ANLAGE: KURT HEIDBREDER

Selbst gestaltete Gleisbettungen mit Schotter aus Naturstein benötigen einen besonders wirksamen Schallschutz.



Schwarze Moosgummimatten sind ideale Schallschlucker und lange haltbar.



Die Gleise werden mit flexiblem Kontaktkleber fixiert, das bietet zusätzliche Dämmung.



In Gleiswendeln und Schattenbahnhöfen sollte man auf Dämmung nicht verzichten.

FOTOS, SOWEIT NICHT ANDERS ANGEGEBEN: MARKUS TIEDTKE

Autos für die Bahn



Keine Modellbahn kommt ohne passende Straßenfahrzeuge aus. Im Gegensatz zu Zügen und Gebäuden zeigen sie sich oft wie frisch aus der Schachtel. Das muss nicht sein.

Der Aufwand für die Superung von Straßenfahrzeugen im Modell kennt nach oben hin genauso wenig Grenzen wie die Verfeinerung von Eisenbahnmodellen. Doch auch mit wenigen Mitteln lassen sich etliche Automodelle deutlich verbessern. Viele aktuelle Miniaturen der bekannten Hersteller fallen in puncto Detaillierung und Finish sehr gut aus, zu nennen sind Neukonstruktionen beispielsweise von Brekina, Herpa, Busch oder Wiking.

Eine schöne Nachbildung eines Unimogs der frühen Nachkriegsjahre mit kantigen Aufbauten ist seit längerem von Epoche Modellbau aus Mannheim erhältlich. Das kleine Modell besteht aus immerhin zwölf Einzelteilen und ist gut detailliert. Trotzdem sind Verfeinerungen möglich.

Typisch für die Epoche-Modelle sind Scheinwerfer, die nur als silbern bedruckte, halbrunde Konturen dargestellt sind. Um später die Verglasung mit einer kleinen Menge UHU-Plus (blaue Tube) zu ermögli-



Kein glänzender Fremdkörper, sondern eine stimmige Ergänzung auf der Modellbahn ist dieser gesuperte Unimog 401 des Vorbildbaujahrs 1955 vom Hersteller Epoche.

chen, wird die halbrunde Kontur zuerst etwas flacher gefeilt. Nachdem der Mittelpunkt per Augenmaß mittels Reißnadel markiert ist, folgt eine durchlaufende 0,5-Millimeter-Bohrung. Mit einem starken Bohrer (1 mm) wird die Bohrung dann leicht angesenkt, bis ein kleiner umlaufender Rand stehen bleibt, wie es beim Vor-

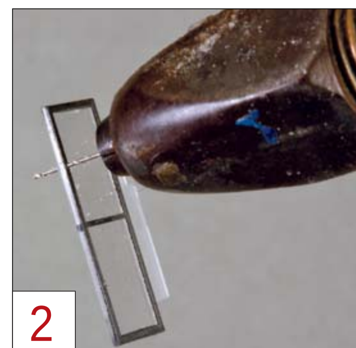




Der Unimog von Epoche Modellbau überzeugt bereits frisch aus der Schachtel. Trotzdem sind einige Verbesserungen möglich, die das Modell noch authentischer wirken lassen (rechts).



Die erhabene Kontur der Scheinwerfer wird abgeflacht, mittig angebohrt und silbern bemalt.



Für Spiegel und Scheibenwischer erhält der Frontscheiben-Rahmen vier 0,3-Millimeter-Bohrungen.



Die vereinfachte Anhängerkupplung wird durch einen Eigenbau ersetzt.



Abnutzungserscheinungen der Ladefläche lassen sich mit Acrylfarben darstellen.

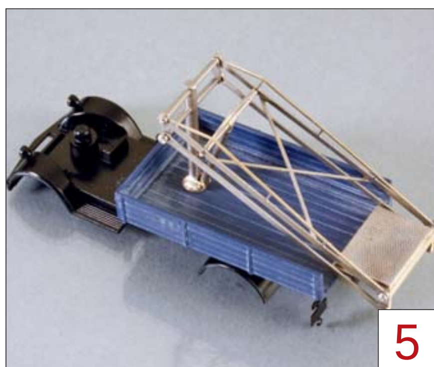




Der Opel Blitz von Wiking soll ein Facelifting erhalten. Außerdem wird ein Ruthmann-Hubsteiger auf die Pritsche gesetzt.



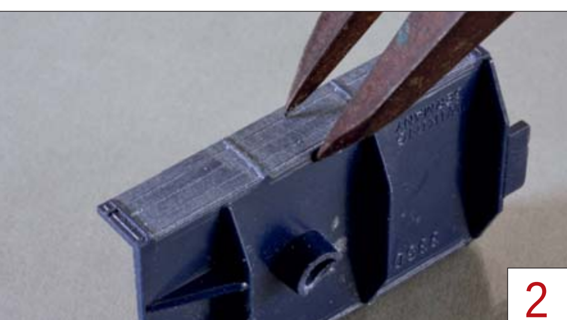
Bei der Pritsche entfallen die hintere Bordwand sowie die doppelte Bodenplatte.



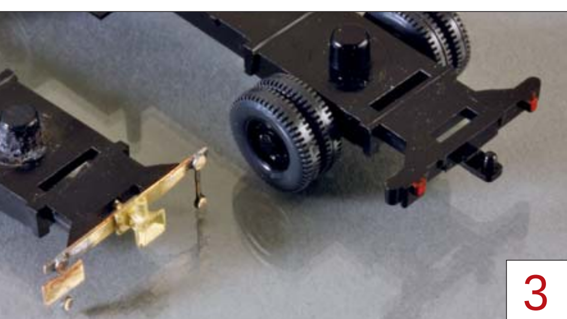
Der Förderkorb schließt eingefahren exakt an das hintere Ende der Pritsche an.



Typisch für Kommunalfahrzeuge ist die orangefarbene Lackierung des Aufbaus.



Sobald die erhabene Gravur der Bretterfugen plan abgezogen ist, folgt das vorsichtige Einritzen mit einem Stechzirkel.



Der hintere Rahmenabschluss entsteht neu mit Ätzteilen aus der Restekiste und einer Rockinger-Kupplung von Weinert.



Der Weinert-Bausatz beinhaltet feine Messing-Teile und stellt die früheste Ausführung eines Ruthmann-Hubsteigers dar.

bild der Fall ist. Die Imitation der Verglasung mit UHU-Plus erfolgt zum Schluss.

Der stark vereinfachte Kupplungshaken wird entfernt und durch einen Eigenbau aus Messing ersetzt. Im „Großen Unimog-Buch“ des Heel-Verlags sind entsprechende Zeichnungen vorhanden. Als Basis dient ein nach dieser Vorlage von Hand in Form gefeilter Weinert-Angusskanal.

Kniffelig ist die Montage der Scheibenwischer und Außenspiegel an der dünnen Rahmenstrebe der Frontverglasung. Die Position ist exakt mittig der Strebe anzukörnen und auf 0,3 Millimeter aufzubohren. Zum Einkleben der kleinen Scheibenwischer und Spiegel (Weinert-Teile) eignet sich glänzender Klarlack. Wer möchte, kann Schalthebel und Handbremse zwischen den Sitzen aus 0,2-Millimeter-Messingdraht ergänzen. Abschließend folgen noch einige farbliche Ergänzungen, wie das Absetzen der Blinker und Rücklichter.

Ein altes Wiking-Modell wird zum Hingucker

Weinert führt seit vielen Jahren einen Bausatz einer frühen Bauart des Ruthmann-Hubsteigers als Zurüstsatz für diverse Ladepritschen im Sortiment. Als Basisfahrzeug wird das bereits etwas betagte Wiking-Modell des Opel Blitz verwendet.

Nach dem Zerlegen des Wiking-Opel beginnt man mit der Ladepritsche. Dort wird die hintere Rückwand entfernt, ebenso die doppelte Bodenplatte. Die erhaben dargestellten Bretterfugen kann man plan abziehen und anschließend parallel verlaufende Linien einritzen. Für die Montage von Weinert-Scheinwerfern ist die halbplastische Kontur zu entfernen. Nach dem Bohren der Aufnahmelöcher folgt das endgültige Versäubern mit der Schmirgellatte. Für den hinteren Rahmenabschluss ist Eigenbau notwendig. Verwendet werden Ätzteile aus der Restekiste und eine Rockinger-Kupplung von Weinert.

Der Bausatz für den Ruthmann-Hubsteiger besteht aus Ätz- und Gussteilen sowie einem Schiebebildersatz und feinen Stecknadeln. Die Montage gelingt dank der ausführlichen Bauanleitung ohne größere Schwierigkeiten. Zur Aufnahme der Standsäule wird 2,5 Millimeter von der vorderen Pritschenwand entfernt ein Loch (2 mm) gebohrt, am besten bei aufgesetzter Pritsche auch in den Rahmen hinein. Die Nachbildung des Antriebs für den Hubsteiger und das Bedienpult wurden der Einfachheit halber weggelassen.

Am Opel Blitz wurden ebenfalls feine Scheibenwischer und ein Rückspiegel aus Neusilber montiert. Durch den einteiligen, von unten eingeschobenen Fenstereinsatz sitzen die Scheiben zu tief, was sich vor allem an den Seitenfenstern bemerkbar macht. Nachdem die Position des Fensterausschnitts – bei eingeschobenem Einsatz – mit einer Reißnadel markiert wurde, lassen sich beide Seitenfenster mit einem feinen Laubsägeblatt heraustrennen. Die Feinarbeit erfolgt dann mit einer Schmirgellatte, bis sich das Fenster unter leichtem Druck in die Öffnung schieben lässt. Um die Gummidichtung darzustellen, färbt man zuvor die umlaufende Kante mit einem schwarzen Edding-Stift.

Der rot-weiße Warnanstrich wird als Nassschiebebild vorne an der Stoßstange und hinten an der Plattform angebracht. Je glänzender die Lackierung, desto besser haftet der Trägerfilm. Es empfiehlt sich die Verwendung eines Weichmachers, zum Beispiel von Gassner. ☐ *J. Chocholaty/abp*

FOTOS: JÖRG CHOCHOLATY

Mit dem Ruthmann-Hubsteiger auf dem gesuperten Opel-Blitz von Wiking lassen sich interessante Szenen im Modell nachstellen.

AUS DER IDEENKISTE

Rohr frei!

Ich halte nichts davon, mit Hitze ein verstopftes Plastikkleber-Röhrchen wieder freizumachen. Durch unglückliche Fügung kann es zum Platzen oder Entflammen der ganzen Tube kommen, was unkontrollierbare Folgen nach sich ziehen kann. Spritzer vom Kleber sind auch nicht harmlos. Ist bei mir ein Röhrchen durch Klebstoff verstopft, so nutze ich eine feine Litze. Diese erhalte ich zum Beispiel aus ganz normalem 1,5-Millimeter-Draht, wie er zum Beispiel bei Geräteanschlusskabeln verwendet wird. Ist eine Litze nicht mehr brauchbar, so kommt die nächste zum Einsatz. Mit dieser Methode habe ich bislang immer meine Röhrchen auf ungefährliche Weise freibekommen. *Jens Bähre*

Am Ende eines schönen LGB-Zuges nach ÖBB-Vorbild

Zugschluss-Scheiben als Feierabend-Bastelei

Ich habe mir immer wieder überlegt, wie mit einfachen Mitteln brauchbare Zugschluss-Scheiben nach österreichischem Vorbild für die LGB kostengünstig herstellbar wären. Also habe ich kürzlich einige Versuche angestellt und zuerst mit ausgestanzten, runden Kartonplättchen experimentiert. Dabei zeigte sich, dass eine saubere Farbtrennung des roten Zentrums mit dem weißen Kreis am Rand von Hand mit dem Pinsel auf ebener Fläche fast nicht zu schaffen ist. Entsprechend kam ich dann auf die Idee, mittels einer im Durchmesser etwas kleineren Beilagscheibe, die auf den größeren Träger (Karton oder ebenfalls eine Beilagscheibe) aufgeklebt wird, eine Trennkante zu schaffen, welche das anschließende Lackieren ungemein erleichtert und dennoch nicht störend auffällt. Den notwendigen Haltebügel für die Zugschluss-Scheibe habe ich aus einem Drahtstück mit der Zange zurechtgebogen und auf die Rückseite der Scheibe aufgeklebt. Die Scheibe wurde dann weiß (außen), rot (innen) und schwarz (Bügel und Rückseite) lackiert. Als Variante habe ich einen etwas anderen Drahtbügel gebogen, der das Aufstecken der Schluss-Scheibe auf einen LGB-Lok- oder Wagenpuffer erlaubt, falls das Schluss-Fahrzeug über keine Bordwand oder ein Bühnengeländer verfügt, an welchem die Zugschluss-Scheibe angehängt werden könnte.

Dr. Markus Strässle



FOTO: DR. MARKUS STRÄSSLE

Hier sind die einzelnen Produktionsschritte klar zu erkennen.

„Damit's nicht reinregnet"

Teerpappe im Maßstab 1:160

Für Teerpappe-Imitationen bei Gebäuden auf der Modelleisenbahn wird häufig feines Schleifpapier empfohlen. Dieses fühlt sich zwar sehr gut an, lässt sich aber kaum so färben, dass es authentisch wirkt. Daher verwende ich normales Papier und einzelne Lagen von feinen Papiertaschentüchern. Diese sind an den Rändern perforiert. Nach Abschneiden der Perforation erhält man drei Lagen mit jeweils zwei Unterschichten. Rund 6,5 Millimeter Breite entspricht einem Meter im Original. Ich habe Streifen ausgeschnitten und mit einer Überlappungsmarkierung von 1,5 Millimetern für die Längsseite versehen. Dann habe ich die Streifen mit einem Klebestift überlappend auf die Unterlage geklebt. Nach Bestreichen dieser Flächen mit Klebestift wurde eine weitere Unterschicht befestigt. Die anschließende Farbgebung mit Schwarz und Deckweiß aus dem Tuschekasten sollte möglichst pastös erfolgen. Durch weitere Wasserhinzugabe kann man aber auch schöne Falteneffekte bei den imitierten Pappebahnen erzeugen. Bei anderen Baugrößen müssen Modellbahner die genannten Maße nur einfach entsprechend skalieren.

Ulrich Albers

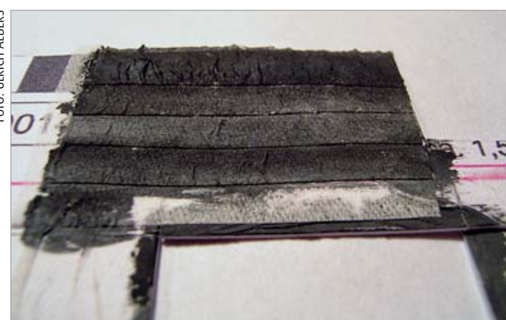


FOTO: ULRICH ALBERS

Durch das aufsaugende Papier lässt sich das neue Dach sehr leicht einfärben.

GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FLEISCHMANN



120 Jahre „Rasender Roland“

Elektrolokomotive BR 145 (145 023-6) der PRESS GmbH





120 Jahre
„Rügensche Kleinbahnen“



Design: Gudrun Geiblinger

H0	Art. Nr.: 432002	=	€ 224,00
N	Art. Nr.: 732001	=	€ 189,00

Die Mehrzweckelok 145 023-6 mit dem attraktiven Outfit, entworfen von der bekannten österreichischen Designerin Gudrun Geiblinger, wirbt für das 120-jährige Jubiläum des „Rasenden Roland“ auf der Ostseeinsel Rügen.

- **Mit beidseitiger Kurzkupplung**
- **Beidseitig mit unterschiedlicher, aufwändiger Bedruckung**
- **Lichtwechsel weiß/rot** (H0-Lok)
- **Lokführerfigur im Führerstand 1** (H0-Lok)



Foto: P. Wortmann

Besuchen Sie auch unseren e-Shop:
www.fleischmann.de

Q wie querfeldein

Güterwagenzustellung ohne Gleisanschluss? In solchen Fällen hilft der „Culemeyer“. Auch im Maßstab 1:87 lassen sich Straßenroller-Transporte nachbilden.

Abseits der Bahn



FOTO: WALTER HOLLNAGEL, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Nicht nur in der DDR entstanden nach dem Zweiten Weltkrieg Plattenbauten. Eine Kaelble-Zugmaschine K 630 ZR ist am 23. April 1959 mit einem R 40-Straßenroller auf Zustellfahrt bei Hamburg-Horn.

Q wie „querfeldein“ ist natürlich nicht ganz richtig. Wir wollen damit sagen, dass wir für diese Folge des Güterwagen-ABC die Schienenstränge verlassen. Ja, Sie haben richtig gelesen. Aber der Bezug zur Eisenbahn und insbesondere zu den Güterwagen bleibt bestehen. Wir widmen uns dem Straßentransport von Güterwagen, insbesondere den „Culemeyer“-Straßenrollern.

„Culemeyer“ steht heute als Synonym für Straßenroller wie „Tempo“ für Papiertaschentücher. Jedoch entsprechen nicht alle Straßenroller-Fahrzeuge der Bauart Culemeyer. 1931 meldete Johann Heinrich Theodor Friedrich Culemeyer sein Patent des Straßenrollers an, mit

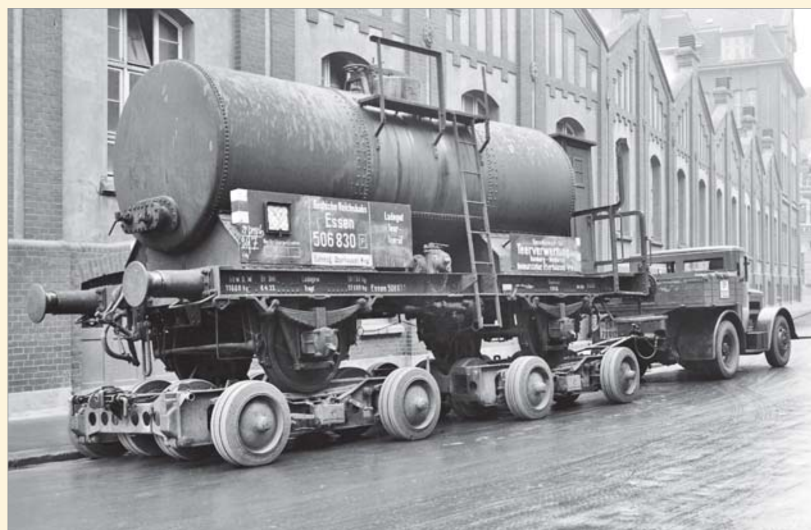


Nachgestellt haben wir diese Szene mit einem BUB-Culemeyer R 42 in Retro-Metallbauweise. Geladen hat er einen Fleischmann-Rungenwagen.


FOTO: HANNES ORTLIEB


FOTOS (2): RVM, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Testbetrieb im Anhalter Güterbahnhof im Jahr 1933: Die Kaelble-Zugmaschine vom Typ Z 4-Express mit einem aufgeladenen G 10-Güterwagen. Der Transport muss die Hindernisbalken unfallfrei überqueren.


Ein zweiteiliger Straßenroller vom Typ R 40 mit der 65 PS starken, besonders kompakten Zugmaschine Kaelble Z 4 GR befindet sich im Jahr 1934 auf Zustellfahrt mit einem Teeröl-Kesselwagen in Viersen am Niederrhein.

dem nach kurzer Erprobung bereits im Herbst 1933 der Regelverkehr aufgenommen werden konnte. Mit dem „fahrbaren Anschlussgleis" propagierte die Deutsche Reichsbahn genau das, was die Werbebotschaft versprach, nämlich auch Bahnkunden ohne Gleisanschluss die Möglichkeit einzuräumen, sich die Eisenbahnwagen bis auf den Werkshof kommen zu lassen.

Die Deutsche Reichsbahn sicherte sich mit den anfangs noch zweiteiligen Straßenrollern zusätzliche Aufträge. Die Nutzlast der ersten Straßenroller lag noch bei bescheidenen 32 beziehungsweise 40 Tonnen. Durch die Weiterentwicklung konnte das Zuladungsgewicht aber auf bis zu 130 Tonnen gesteigert werden. Damit waren die Straßenroller sogar in der Lage, große Lokomotiven oder andere Schwerlasten zu befördern.

Die Nutzlast stieg von anfangs 32 auf 130 Tonnen

Die Firmen Henschel & Sohn in Kassel und die schwäbische Firma Kaelble in Backnang entwickelten nach den Richtlinien der DRG passende Zugmaschinen für diese Transporte. Zunächst wurden die Fahrzeuge noch mit einer Elastikbereifung geliefert. Doch sehr schnell gelangte man zu der Erkenntnis, dass im Gegensatz zu den Straßenrollern, die weiterhin mit Elastikreifen (Vollmaterial) ausgestattet wurden, für die Zugmaschinen eine Luftbereifung geeigneter war. Das von Kaelble verfolgte Fahrzeugkonzept mit Dieselmotor bewährte sich gegenüber den Henschel-Zugmaschinen mit Benzin-Vergasermotoren deutlich besser. Die Folge war eine sehr enge Zusammenarbeit der Bahngesellschaften mit Kaelble, die bis weit in die Bundesbahnzeit andauerte.

Seit vielen Jahren gibt es die Straßenroller auch für die Modellbahn. Für unser Güterwagen-ABC haben wir Modelle von Märklin, BUB-Modell, Weinert und Kibri verwendet. Während Märklin eine Kaelble Z 4 GR aus den 30er-Jahren nachgebildet hat, haben die drei anderen Hersteller Vorbildfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn gewählt. Das Märklin- und das BUB-Gespann sind Fertigmodelle aus Metall, während die Weinert- und Kibri-Modelle als Bausätze geliefert werden. Eine besondere Erwähnung verdient der hochdetaillierte Straßenroller von Weinert, dessen Räder wie beim Vorbild über ein kompliziertes, mit der Kupplungsdeichsel verbundenes Gestänge angelenkt werden. Für den Zusammenbau des Bausatzes ist allerdings mehr als ein verregneter Sonntagnachmittag an Zeit nötig. Weinert hat noch viele andere Ausführungen von Straßenroller- und auch Zugmaschinenbausät-


Im Modell lässt sich obige Szene mit einem Culemeyer von Märklin (Art.-Nr. 46822) und einem Brawa-Kesselwagen (Art.-Nr. 48840) nachbilden.





FOTO: PAUL TROST, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Ursprünglich wurden die Eisenbahnwaggons über eine Rampe auf die Straßenroller geladen, hier mit einem Kaelble K630ZR im Jahr 1956 in Hanau. Erst später wurden spezielle Auffahrrampen entworfen.



Für diese Szene kamen Weinert-Bausätze (4560 und 4561) mit einem Liliput-Kesselwagen (aus Set L230116) zum Einsatz. Die einzelnen Räder sind, wie beim Original, durch die Kupplungsdeichsel angelenkt.

zen im Programm. Darüber hinaus bietet auch Kibri zwei unterschiedliche Zugmaschinen für seinen Culemeyer an. Wir haben uns für das Bundesbahn-Modell, die Kaelble KV631 ZR56, entschieden. Ebenfalls erhältlich ist die Nachbildung des Kaelble Z6RSA100-Schleppfahrzeugs, das Mitte der 1930er-Jahre mit seiner Zugkraft von 24 Tonnen zu den stärksten Zugmaschinen gehörte, die auf Straßen verkehrten.

Weinerts Straßenrollermodell glänzt mit lenkbaren Rädern

Zur Beförderung der Waggons gab es vor dem Zweiten Weltkrieg fünf unterschiedliche ein- und zweiteilige Straßenroller. Das Märklin-Modell basiert auf dem zweiteiligen R40. Die anderen für H0 angebotenen Modelle der Straßenroller haben Nachkriegsfahrzeuge zum Vorbild.

Während sich die Deutsche Bundesbahn bereits Mitte der 70er-Jahre von den Culemeyern verabschiedete und diese im Rahmen von Fahrzeugneubeschaffungen weitestgehend durch Scheuerle-Tieflader ersetzte, fuhren bei der Reichsbahn der DDR bis 1987 Culemeyer-Straßenroller. Einige Privatunternehmen bieten heute noch Straßenroller-Transporte an. Für innerbetriebliche Transporte wird das System beispielsweise im „Chempark" in Leverkusen noch rege genutzt. Auch die Firma „Pacton Eisenbahnservice" aus Ennepetal verfügt noch über einen betriebsfähigen Straßenroller, der gelegentlich zum Einsatz kommt. Bei Museumsbahnen und in Eisenbahnmuseen sind weitere dieser interessanten Fahrzeuge erhalten geblieben. □

Korbinian Fleischer



FOTO: PETER TREUTER

Der „MAG-Roller" zwischen Altenstadt und Geislingen (Steige) war legendär. Die Maschinenfabrik Geislingen (MAG) bekam täglich Güterwagen auf diese Weise zugestellt. Im Einsatz war regelmäßig ein Doppelkabiner.



MODELLFOTOS: BAUER-PORTNER

Im Modell haben wir einen Märklin-O-Wagen auf das Kibri-Gespann mit der Kaelble-Zugmaschine KV631ZR56 (B-10110) geladen.

Märklin liefert das H0-Modell der 50 1581 mit Kabinentender aus. Beim Vorbild kamen die legendären Allround-Dampfloks der Baureihe 50 einst vor Güter- und Reisezügen auf Haupt- und Stichbahnen zum Einsatz.



Ein neues Lokgesicht: Nun liefert Märklin auch ein Modell der Baureihe 50 ohne Frontschürze aus.

Mitfahrgelegenheit

Als 50 1581 im Jahr 1941 das Licht der Eisenbahnwelt bei der Firma Henschel & Sohn erblickte, tobte in Europa gerade der Zweite Weltkrieg. 50 1581 überlebte den Krieg fast unbeschadet und gelangte zur Deutschen Bundesbahn (DB).

Ab Mitte der 50er-Jahre hatte die DB ein Problem: Die so genannten Güterzugbegleitwagen für das Rangierpersonal waren ans Ende ihrer Nutzungsdauer gelangt, es musste dringend Ersatz beschafft werden. Brauchbare Altfahrzeuge waren nicht in ausreichender Menge vorhanden, weshalb man sich entschied, Tender der Baureihe 50 mit einer Kabine für das Personal zu versehen. 751 Lokomotivtender wurden auf diese Weise umgebaut, um so die Begleitwagen zu ersetzen. Richtig beliebt beim Personal war die Beförderung im Tender aufgrund der schlechten Federung allerdings nie.

Zwei große Fenster gewährleisteten einen guten Blick nach hinten auf den Zug. Im Inneren fanden eine breite Arbeitsplatte mit Tischleuchte, ein gepolsterter Klappsitz, zwei Notsitze, ein klappbares Handwaschbecken, eine Deckenleuchte, zwei Regale, eine Dampfheizung, ein Speisenwärmer, eine Wasserkanne und Kleiderhaken Platz. Bis zum Schluss der Dampflokzeit im Jahr 1977 blieben die 50 mit oder ohne Kabinentender Allround-Dampfloks, die vor Güter- und Reisezügen auf Haupt- und Nebenbahnen ihren Dienst versahen.

Märklin hat sein sehr schönes Modell der Baureihe 50 aus dem Jahr 2012 überarbeitet (siehe ausführlichen Testbericht im MEB 8/2012). Der Kabinentender stellt die auffallendste Neuerung dar, aber auch die Lokomotive selbst hat vorbildgerechte Veränderungen erfahren. Dazu gehört der ge-

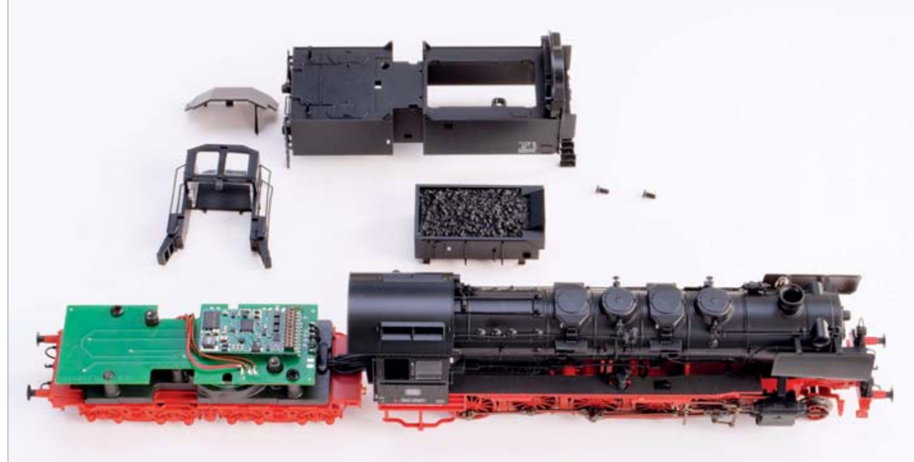
STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 37835
- **Antrieb:** Portescab-Motor im Lokkessel
- **Decoder:** mfx+
- **Digitalfunktionen:** 16
- **Beleuchtung:** Dreilicht-Spitzensignal an Lok und Tender
- **Haftreifen:** Vier
- **Fahrwerk:** Kunststoff
- **Gewicht:** 442 Gramm
- **Zurüstteile:** Kolbenstangenschutzrohre
- **Preis:** 429,95 Euro (UVP)

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Die Lok passt gut zu einem typischen Nahgüterzug der 60er- und 70er-Jahre bei der Deutschen Bundesbahn. Stationiert ist die Modelllok im Bahnbetriebswerk Flensburg.



Während der Motor mit der Schwungmasse geschickt im Kessel versteckt ist, verbirgt sich die Elektronik unsichtbar im Tender.

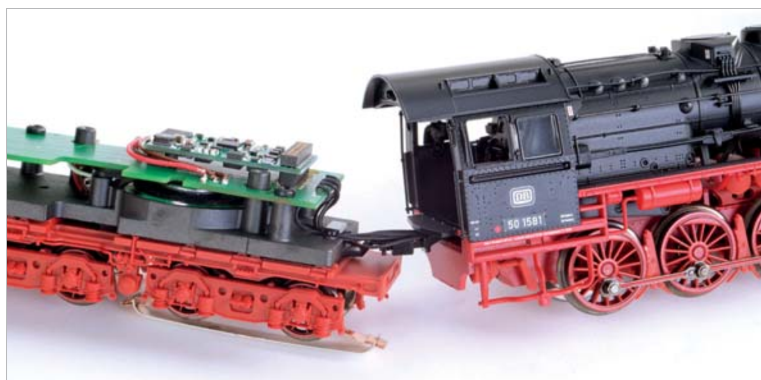
kürzte Umlauf, der sich durch den Wegfall der Front-Schürze ergab.

Der Tenderaufbau ist fein graviert und hebt sich deutlich von seinem in die Jahre gekommenen Vorgänger ab. Die mattere Lackierung in Schwarz und die Drehgestellblenden sind sehr gut gelungen. Auch der Kohleeinsatz wirkt realistisch.

Besonders erfreulich ist die neue Lok-Tender-Verbindung, die seit Jahren Grund für massive Kritik war und jetzt optimal gelöst wurde. Nun lässt sich der Lok-Tender-Abstand auf zwei unterschiedliche Maße einstellen, so dass die Lok auch auf Industrie-Gleisradien verkehren kann.

Nur schade, dass keine Beleuchtung der Tenderkabine vorgesehen ist. Dafür ist das Modell mit dem vielseitigen Spielewelt-Decoder „mfx+“ ausgestattet. Für die simulierte Bedienung der Originalfunktionen der Dampflok ist allerdings die neuere Märklin Central Station 60213/60214/60215 mit einer Software der Version 2.5 erforderlich. Automatisch wird bei der Lok der Halbprofi-Modus aktiviert, der jedoch leicht geändert werden kann. Ob jeder Modellbahner diese Simulationen benötigt, ist fraglich. Bezahlen muss man sie aber auf jeden Fall, was zu einem stolzen Preis von über 400 Euro für ein Brot- und Buttermodell führt.

Fazit: Die altehrwürdige Märklin-3084 hat eine Nachfolgerin bekommen, die ihr Geld auch aufgrund der vorzüglichen Fahreigenschaften und des realistischen Loksounds aber wert ist. □ *Korbinian Fleischer*



Die in zwei Stufen verstellbare Lok-Tender-Kupplung gehört zu den Neuerungen des überarbeiteten Modells.

Ganz typisch für die Baureihe 50 bei der Deutschen Bundesbahn war der Kabinentender für das Rangierpersonal

Liliput hat was übrig für Schweizer Modellbahner: Nach der A3/5 folgt nun mit der B3/4 das nächste H0-Dampflokmodell nach helvetischem Vorbild.

Schweizer Schönheit

Die historischen Dampflokomotiven der Schweiz respektive der Sammlung von SBB Historic sind in heutiger Zeit schon etwas Außergewöhnliches. Nachtschwarz lackiert, teils mit mattgrauem Kessel, mit kupfer- und messingfarbenen Leitungen und Zierringen, die einen herrlichen Kontrast bilden, wirken die Loks wie die bekannte A 3/5 705 oder die C 5/6 2978 besonders edel. Zu diesem Fuhrpark gehört auch B 3/4 1367, die letzte betriebsfähige Überlebende ihrer Art.



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Sehr schön sind die Lampen mit ihren glänzenden Zierringen und die Rauchkammertür ausgefallen.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Liliput
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 131950
- **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse über Getriebe auf die dritte Treibachse
- **Decoder:** 21-polig
- **Beleuchtung:** LED-Lichtwechsel, weiß
- **Haftreifen:** Zwei
- **Fahrwerk:** Metall/Kunststoff
- **Gewicht:** Lok 177 Gramm; Tender 53 Gramm
- **Zurüstteile:** Pufferträgerdetails
- **Preis:** 392 Euro (UVP)

Dampfloks der Achsfolge 1'C wie die B 3/4 beschafften die Schweizer Privatbahnen schon Ende des 19. Jahrhunderts. Nach der Verstaatlichung der wichtigsten Privatbahnen und der Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Jahr 1902 ermittelte die junge Staatsbahn einen Bedarf an weiteren Loks dieser Art. Basis war eine Verbundmaschine der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn, die man nun aber zu einer Heißdampfvariante mit einfacher Dampfdehnung weiterentwickelte. In den Jahren 1905 bis 1916 wurden insgesamt 69 Lokomotiven dieses neuen Typs von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) geliefert.

Die Maschinen mit einer Leistung von knapp 1000 PS (730 kW) bewährten sich außerordentlich gut im Einsatz vor mittelschweren Personen- und Güterzügen. Vermutlich auch deshalb, weil sie durch ihre wirtschaftlichen Verbrauchswerte nicht unangenehm auffielen, konnten sich die B 3/4 trotz forcierter Elektrifizierung des Schweizer Netzes immerhin bis Mitte der 1960er-Jahre im Betrieb behaupten.

Formschöne Universallok mit langem Leben

Vorbild des neuen Liliput-Modells ist nicht die erhaltene Museumslok von SBB Historic, sondern B 3/4 1359. Das Modell gibt die Ursprungsausführung wieder und entspricht etwa der hiesigen Epoche I.

Die kleine Lok macht auf den ersten Blick einen bestechenden Eindruck. Feine Details zieren das Fahrzeug. Maßstäbliche



Ob Heidi in einem solchen Zug die Schweiz in Richtung Frankfurt verließ? Die Zeit der frühen SBB bietet viele modellbauerische Reize.

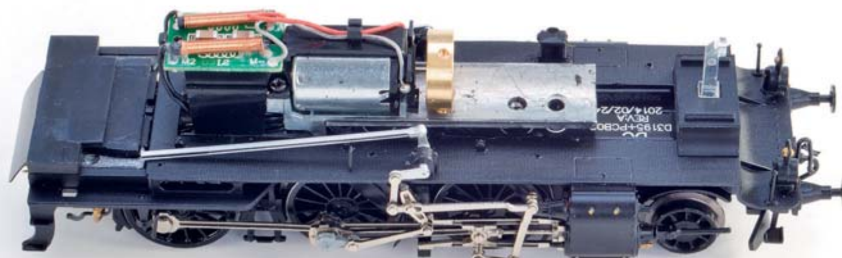
Leitungen verlaufen am Kessel entlang. Zahlreiche freistehende Teile sind zu entdecken. Das Fahrwerk gibt ein gutes Bild ab: mit einer nachgebildeten Bremsanlage, bei der die Bremsklötze vorbildgetreu in der Radebene liegen. Treibstangen und Steuerung sind ausreichend zierlich ausgefallen, und auch die Radsätze geben keinen Grund zur Klage. Zum genaueren Hinsehen lädt der Blick in den Führerstand ein, der ausgesprochen liebevoll nachgebildet wurde und auch die charakteristischen, messingfarbenen Leitungen aufweist. Lokpersonal liegt dem Modell leider nicht bei. Der Tender ist mit dem markanten Wasserstandsanzeiger auf den Seitenflächen und meinem Lieblingsdetail, dem Schweizer Kreuz auf den Achslagerdeckeln, ebenfalls schön wiedergegeben. Wie die Lok besitzt auch der Tender feine epochentypische Puffer. Lediglich die Kohlenachbildung wirkt ein wenig plump.

Lok und Tender sind mittels einer sechspoligen, unauffälligen Kupplung erfreulich eng miteinander verbunden.

Vergleicht man nun das Liliput-Modell mit der heutigen Museumsmaschine B 3/4 1367, erkennt man jedoch einige Diskrepanzen. Während an der H0-Lok alle lackierten Rohre und Zierringe messingfarben sind, findet man am Vorbild einige Teile, die eindeutig kupferfarben sind. Es stellt sich nun die Frage: Wie sahen die Loks im Ablieferungszustand aus? Farbfotos dürften nicht aufzutreiben sein. Gehen wir einfach davon aus, dass die Lok 1916 so ausgesehen haben könnte, wie Liliput sie darstellt.

Die Fahreigenschaften der B 3/4 sind gut, auch wenn die Höchstgeschwindigkeit mit umgerechnet 131 km/h (V_{max} Vorbild: 75 km/h) etwas zu hoch ausgefallen ist. Der Auslauf beträgt 26 Zentimeter, und bei einer Spannung von 1,5 Volt setzt sich das Schmuckstück mit 10 km/h in Bewegung. Die LED-Beleuchtung gibt ein etwas zu grelles und zu kaltes Licht ab, aber das ist nicht wirklich tragisch.

Liliputs B 3/4 ist insgesamt ein gelungenes Modell, das nach modernen Kriterien konstruiert wurde. Angesichts der unverbindlichen Preisempfehlung von 392 Euro für das Gleichstrommodell stockt einem jedoch kurz der Atem. □ *Stefan Alkofer*



Der Antrieb der B 3/4 ist im Kessel der Lokomotive verstaut. Der Tender beinhaltet die Elektronik und eine 21-polige Schnittstelle.



Mit fast 43 Zentimetern Länge hat der „Challenger" gewisse Platzbedürfnisse auf der heimischen Anlage.

Mit der 3977 der Union Pacific stellen die US-Amerikaner von Athearn einen wahren Lokgiganten auf die H0-Gleise. Die Ausführung des „Challenger" entspricht dem Zustand des als Denkmal erhaltenen Vorbilds um 1950 mit Windleitblechen und Zweiton-Grau.

Klasse 3900

Der kleine Bruder des „Big Boy" wurde von der Union Pacific (UP) als Class 3900 bezeichnet und ab 1936 105-fach gebaut. Die Maschinen standen teils bis zur Verdieselung der letzten UP-Dampfumläufe im Einsatz. Das Vorbild UP 3977 gehört neben der bekannten Traditionslokomotive 3985 zu den beiden einzigen erhaltenen Exemplaren. Athearn hat das 1943 gebaute und in den Zustand um 1950 zurückversetzte Original mit Ölfeuerung und Windleitblechen (seit 1968 Denkmal in Nebraska) als Vorbild für eine von sieben angekündigten Varianten gewählt. Das Modell ist insgesamt ordentlich nachgebildet, umfangreich und sauber detailliert. Die wesentlichen äußeren Merkmale sind dank zahlreicher Ansetzteile aus Kunststoff und Metall allesamt auch an der maßstäblichen Verkleinerung zu finden. Diese lässt allerdings das Material, aus dem sie fast gänzlich besteht, im Fahrwerksbereich recht deutlich erkennen: Kunststoffglanz an den Boxpok-Radscheiben, Drehgestell- und Tenderrahmen sowie der großen Pumpenverkleidung nebst Kuhfänger an der Fahrzeugfront. Auch die beiden „Classification Lights" aus schwarzem Kunst-



An der Rauchkammer herrscht Detailreichtum. Das Modell ist für den Einbau von zwei Seuthe-Dampferzeugern vorbereitet.



Dem gewaltigen Gesamteindruck zum Trotz gibt es Schwachstellen: Die beim Vorbild gerundeten Windleitbleche weisen einen Knick auf und die Räder sind auffällig glänzend.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Athearn
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** G97225
- **Antrieb:** Mittelmotor im Kessel treibt alle sechs Kuppelachsen an
- **Decoder:** SoundTraxx
- **Digitalfunktionen:** 12
- **Beleuchtung:** Wechselseitiges Spitzenlicht, Nummernschilder (LED)
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht Lok + Tender:** 988 Gramm
- **Zurüstteile:** Kupplungshaken
- **Preis:** 789,99 Euro (UVP)



Die Lackierung und Bedruckung sind sauber ausgeführt. Im Führerhaus findet sich, obgleich nur mit reichlich Licht überhaupt zu erkennen, eine ansprechende Inneneinrichtung.

stoff, die unterhalb der auch im Modell beleuchteten Loknummern an der Rauchkammer sitzen, hätten einen Farbauftrag vertragen können. Die Farbe Rot, beim Vorbild beispielsweise an Handrädern zu finden, gibt es am Modell nicht, da auch diese Kleinteile nicht nachgebildet wurden. Auffälliger sind aber die abgewinkelten, am Testmodell auf einer Seite nicht spaltfrei sitzenden Windleitbleche. Beim Vorbild sind diese gleichmäßig gerundet.

Attraktive Farbvariante der berühmten US-Lok

Die Fahreigenschaften des werkseitig digitalisierten Modells sind gleichmäßig, ruckfrei und vorbildgemäß. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit umgerechnet 124 km/h nur etwas zu schnell. Dank des (vorbildwidrig) seitenbeweglich ausgeführten hinteren Rahmens durchfährt die Lok selbst 56-Zentimeter-Radien. Allerdings warf unser Testmodell schon in der ersten Runde, leider auch nach dem Wiederaufziehen, seine beiden Haftreifen ab.

Die Tsunami-Elektronik lässt aus zwei Lautsprechern im Tender Sound von durchschnittlich guter Qualität ertönen. Im Test fielen der etwas zu hart klingende Auspuffschlag und die leider nur einen Ton beherrschende Pfeife auf. Besser vermag die sehr gut ansprechende Lastregelung zu gefallen.

Der „Challenger" von Athearn ist eine insgesamt gelungene H0-Wiedergabe des US-Vorbilds, angesichts einer Preisempfehlung des deutschen Noch-Vertriebs von fast 800 Euro aber mit berechtigt angesprochenen Schwächen. ☐ *Olaf Haensch*



Zehn „Challenger" der Abteilung Nordwest der UP trugen von Ende 1946 bis Mai 1949 den attraktiven Anstrich im Zweiton-Grau. Sie bespannten Reisezüge und waren 1945 mit Ölfeuerung und Windleitblechen ausgerüstet worden.

FOTO: BAUER-PORTNER

Angekündigt im Frühjahr 2014, ist Märklins badische VI c für die Königsspur unlängst ausgeliefert worden.

Baden-Dampf



Das Vorbild bot reichlich Details, die nachgebildet werden wollten. Nicht nur Metallgestänge und Ätzschilder erfreuen das Auge.

Das im Lieferzustand mit einer Faserplatte verschraubte Spur-I-Modell fällt zunächst durch sein Gewicht auf: Mehr als fünf Kilogramm bringt es auf die Waage. Am Erscheinungsbild gibt es kaum etwas zu bemängeln. Proportionen und Abmessungen hat Märklin maßstäblich ins Modell übertragen. Die Kuppelachsen sind im Rahmen federnd gelagert und mit schraubbaren Achsgabelstegen gesichert. Auch Vor- und Nachlaufgestell werden jeweils durch eine Spiralfeder auf das Gleis gedrückt. Der Mindestradius beträgt 1020 Millimeter. Unter dem nachempfundenen Blechrahmen sind das vollständige Bremsgestänge und zwei Luftbehälter ebenso zu finden wie das spritzwasser- und staubgeschützte Getriebe auf der dritten Kuppelachse und der Taktgeber des radsynchronen Auspuffschlags auf der Treibachse. Die Kolbenstangenschutzrohre können bei Bedarf aus den Zylindern geschraubt werden. An den Gestängen fallen die recht lose auf ihren Gleitbahnen sitzenden Kreuzköpfe auf.



Auch der Führerstand und das Triebwerk werden per Tastendruck mittels LED erleuchtet. Die Feuerbüchse könnte heller flackern.

Mit der Detaillierung werden die äußerlichen Merkmale des Vorbilds weitgehend vollständig wiedergegeben. Die Deckel der Wasserkästen und des Sanddoms, die Rauchkammertür und die Führerstandsbelüftung sind zu öffnen. Dahinter verstecken sich jeweils elektronische Komponenten, was allerdings nicht für den Sanddom gilt: Dieser beinhaltet tatsächlich echten Sand. Auch die Kohle im Tender ist keine Nachbildung. Das Führerhaus besticht durch eine reichhaltige Inneneinrichtung. Öffnet man die Türen, stolpert man allerdings über den wenig authentisch anmutenden Fußboden. Auch die ebenfalls braun lackierten Bretter am Kohlenkasten dürften gern aus echtem Holz bestehen.

Das Modell der badischen VI c ist mit radsynchroner Raucherzeugung, Zylinder- und Pfeifendampf ausgestattet. 16 Geräusch-, Licht- und Dampffunktionen sowie ausgewogene Fahreigenschaften garantieren sicher lang anhaltende Freude am Fahrbetrieb. ☐ *O. Haensch*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Nenngröße:** I
- **Bestellnummer:** 55753
- **Antrieb:** Ein kräftiger Motor wirkt auf die dritte Kuppelachse
- **Decoder:** mfx (16 Digitalfunktionen)
- **Beleuchtung:** Wechselseitiges Spitzenlicht, Führerstands-, Feuerbüchsen- und Triebwerksbeleuchtung (LED)
- **Fahrwerk/Gehäuse:** Metall
- **Gewicht:** 5340 Gramm
- **Zurüstteile:** Kupplungen, Figuren, Öl
- **Preis:** 1899,95 Euro (UVP)



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Die unteren Laternen (nach DRG-Vorbild) sind in ihrem Durchmesser etwas zu klein. Insgesamt hat Märklin das Vorbild aber gut wiedergegeben.



Klassische französische Staatsbahn: Die Universaldieselloks der Baureihe BB 67000 waren landesweit vor verschiedensten Zügen im Einsatz.

Was dem deutschen Eisenbahnfreund seine V 160, ist seinem französischen Kollegen die BB 67000. Der junge Hersteller REE hat der SNCF-Kult-Lok eine H0-Neukonstruktion gewidmet, die auf Anhieb überzeugt.

C'est génial!

Es hieße, Eulen nach Athen zu tragen, verlöre man in Frankreich viele Worte über die BB 67000. Jeder dortige Eisenbahnfreund kennt sie und bedauert den langsamen Abschied der Baureihenfamilie von der Schiene. In mehreren unterschiedlichen Bauserien (67000/67300/67400) wurden insgesamt über 400 der dieselelektrischen Lokomotiven geliefert, deren Leistung in der Regel bei 2400 PS lag. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h waren sie vor allem für den Reisezugdienst geeignet.



Voll zugerüstet ist die Frontpartie ein Augenschmaus. Jedes Detail sitzt am richtigen Fleck.

Das REE-Modell gibt sein Vorbild, die BB 67311 perfekt wieder. Die Proportionen stimmen, Lackierung und Beschriftung sind makellos ausgefallen. Eine Fülle von zierlichen Anbauteilen bereichert das Modell, kein Detail des Vorbildes wurde vergessen. Vor allem die Frontpartie weiß mit Neusilber-Scheibenwischern und feinen Metall-Griffstangen zu überzeugen. Eine geschlossene Frontschürze kann als komplett zugerüstetes Austauschteil eingesetzt werden, ein toller Service. Auch die auf den ersten Blick einfach aufgebauten Drehgestelle glänzen mit zahlreichen Feinheiten, seien es das Bremsgestänge oder die Geberleitungen an den Achslagern.



Die Dachlüfter drehen sich lastabhängig. Das Modell überzeugt aus jeder Perspektive.

Beheimatet ist das Vorbild im Depot Strasbourg, das dritte Spitzenlicht für Einsätze nach Deutschland ist daher digital ebenso schaltbar wie die roten Schlusslichter oder die Führerstandsbeleuchtung.

Zum Hochgenuss wird die Beschäftigung mit dem Modell, wenn man die Soundfunktionen erprobt. Das erste, werkseitig eingestellte Anlassen entspricht einem Kaltstart, nur mühsam gewinnt der 16V-SEMT-Diesel nach dem Einsatz der Schmierölpumpe und des Anlassers an Fahrt. Läuft der Motor rund, überzeugen schon die Leerlaufgeräusche. Bei der langsamen Anfahrt variiert der Fahrdiesel absolut realistisch in der Drehzahl, der Turbolader und die Elektromotoren lassen sich in vielfältigen Klanggemischen vernehmen. Bei Beharrungsfahrt (gleichbleibender digitaler Fahrstufe) verändert sich die Geräuschkulisse wie beim Vorbild. Das Zweiton-Hornsignal lässt frankophile Modellbahnfreunde schließlich gänzlich in Verzückung geraten. Als Zugabe hat REE auch die ESU-Rauchtechnologie eingebaut, die das Modell lastabhängig, über ein Gebläse gesteuert graue Schwaden ausstoßen lässt. Alles in allem einfach genial. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Perfektes Äußeres; perfekte (ESU-)Technik; umfangreiche Digitalfunktionen*

KONTRA: *Hell hinterlegte dreieckige Seitenfenster*

PREIS: *359 Euro (UVP)*

URTEILE: 4½ Schluss-Signale

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

Roco hat sein H0-Modell der ÖBB-Baureihe 1043 überarbeitet. Lieferbar ist die Lok nun in einer beinahe ursprünglichen Ausführung mit aktueller Schnittstelle.



Die markanten Bullaugen, das flache Dach und die auffällige Lackierung machen die 1043 unverwechselbar.

Zehn Schwedinnen am Tauern

Die E-Lok-Baureihe 1043 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) war, entgegen der österreichischen Tradition, dem heimischen Lokomotivbau zu vertrauen, ein Import. Zehn Stück beschafften die ÖBB in den frühen 1970er-Jahren in Schweden, nachdem die Rc 2 als Vorführlok am Semmering und auf der Tauernbahn ihre Leistungsfähigkeit bewiesen hatte. Die modernen 1043 waren die ersten thyristorgesteuerten Loks Österreichs.

Roco liefert nun fast schon eine Ur-Version mit geänderten Bremslüftern. Sie gibt den Betriebszustand Ende der 1980er- bis Anfang der 1990er-Jahre wieder. Während ihrer rund drei Jahrzehnte währenden Einsatzzeit in den Alpen, bevor sie 2001 nach Schweden verkauft wurden, fuhren die 1043 überwiegend auf der Tauernbahn vor Personen- und Güterzügen. Statt des alten Flügelrades trägt das Modell den ÖBB-Pflatsch an der Stirn und EDV-Nummern am Rahmen. Die Stirnlampen zeigen den Umbau nach ÖBB-Norm.

Formgebung und Detaillierung der 1043 sind sehr schön. Die Gravuren wirken maßstäblich, und auch die glasklaren, gut eingesetzten Fenster wissen zu gefallen. Die Fronten sind mit zahlreichen Teilen zuzurüsten. Lackierung und Bedruckung zeigen keine groben Schnitzer. Vor allem die aufwendigen, abgesetzten Zierstreifen sind außerordentlich sauber gedruckt.

Modernisiert wurde auch das Innenleben, das nun eine 21-polige Schnittstelle besitzt. Beim Testmodell war hier ein passender Zimo-Sounddecoder angeschlossen, der 16 ordentliche Licht- und Geräuschfunktionen sowie hervorragende Fahreigenschaften ermöglicht. In Werkseinstellung erreichte die Lok eine Höchstgeschwindigkeit von 167 km/h.

Rocos 1043 ist ein sehr schönes, zeitgemäßes Modell eines besonderen Vorbilds. □

Stefan Alkofer



Derzeit sind diese beiden Lackierungsvarianten der ÖBB-Rc 2 erhältlich, die rechte (zugerüstete) Variante stellt die Ursprungsform dar.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Proportionen; Detaillierung; Lackierung; Bedruckung; Fahreigenschaften*

KONTRA: *Sounds könnten etwas ausgefallener sein*

PREIS: *309 Euro (UVP)*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠

KOMPAKT

Liliput: TThs 43 für N



Aus dem Liliput-H0-Programm ist der vierachsige Kühlwagen des Baujahres 1949 bereits bekannt. Nun wurden die Begehrlichkeiten der N-Bahner berücksichtigt. In der nachgebildeten Form waren die 21 Wagen bis 1962 im Einsatz. Das kleine Modell ist sehr ansprechend umgesetzt, scharfkantige Gravuren der Ladeluken im Dach für die Trockeneisbunker überzeugen ebenso wie die Brettergravur, die Drehgestelle der Bauart 925 oder die angesetzten Griffstangen. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit und Detaillierung; Farbgebung und Bedruckung; Fahreigenschaften; Kurzkupplung*

KONTRA: *Preis*

PREIS: *53,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠◭



Die Fahrzeuge des Sportwagenpioniers Porsche aus dem schwäbischen Zuffenhausen faszinieren Jung und Alt auch im Modell.

Die Porsche-Modelle von Minichamps in H0 sind fast so schön wie die Originale.

Aus Zuffenhausen

Wer hat noch nicht von einem Porsche geträumt? Die edlen Fahrzeuge der Sportwagenschmiede sind heiß begehrt und teuer. Auch die beiden neuen Minichamps-Modelle sind nicht unbedingt Schnäppchen. Allerdings machen die Modelleigenschaften dies wieder wett: Stimmige Proportionen, feine Lackierung und Detaillierung mit farblich abgesetzten Bremsbacken hinter den originalgetreuen Felgen, zierliche Scheibenwischer und sauber angebrachte Autokennzeichen sind für den kleinen Maßstab bemerkenswert. Die Reifen sitzen maßstabsbedingt sehr eng in den Radkästen, daher sind die Modelle nur bedingt rollfähig. Doch dafür sind sie auch nicht gedacht. Sehr schön gelungen sind die Lampen, die exakt dem Vorbild entsprechen. Selbst die Inneneinrichtung mit dünnen Lenkrädern ist farblich abgesetzt. Damit erweisen sich die Modelle – wie ihre Vorbilder – als Premium-Fahrzeuge. ☐ *kf*



Die Unterschiede zwischen dem Porsche 911 Turbo (1995) und 911 Carrera S (2011) wurden im Modell gut verwirklicht.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäbliche Ausführung; Detaillierung mit den farblich abgesetzten Bremsbacken; feine Lackierung; Metalldruckguss*

KONTRA: *Preis*

PREIS: *Zirka 26,50 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒

▸KOMPAKT



R37: Villach und Linz für H0

Mit Linz und Villach hat sich R37 zwei deutsche Güterwagen-Kriegsbauarten zum Vorbild neuer H0-Modelle in SNCF-Ausführung genommen. Diese genügen hohen Ansprüchen: Am Wagenboden sind das komplexe Sprengwerk und die Bremseinrichtung nahezu vollständig nachgebildet. Dort finden sich freistehende Rangierertritte sowie Verriegelungen und superfeine Griffstangen. Einziger Makel sind die breiten Abstände der Holzbeplankung. Erhältlich sind die feinen Modelle jeweils im Zweierset. ☐ *oh*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Viele sehr feine Ansetzdetails; sehr exakte Farbgebung*

KONTRA: *Bretter-Abstände*

PREIS: *70 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒◪

▸KOMPAKT



REE: Känguru-Wagen mit Sattelauflieger für H0

Mit diesem Transportwagen für Auflieger stellte REE ein hochpräzise gefertigtes Liebhabermodell aus Metall vor, bei dem sich sowohl die Auffahrrampen auf die funktionierenden Federpuffer herabklappen lassen als auch die Stellfläche innerhalb des Rahmens absenk- und verriegelbar ist. Der Packung liegt ein historischer Auflieger aus Kunststoff bei, der sich gut passend auf dem Wagen befestigen lässt. Die Schmutzfänger können hoch- oder heruntergeklappt dargestellt werden. Der Preis entspricht dem Qualitätsniveau. ☐ *oh*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Detailreichtum; sehr präzise gefertigt; hohe Funktionalität*

KONTRA: –

PREIS: *64,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒☒

Anzeige

Schlag Modellbau (SMB) ist ein neuer Anbieter für Zubehör im Maßstab 1:160.

Kleinkunst

Die Zahl der Anbieter für Lasercut-Zubehör ist mittlerweile fast unüberschaubar, doch nicht jeder Bausatz zeugt von gewissenhafter Vorbereitung. Beim nun lieferbaren Bausatz für einen kleinen Streckenposten hat man keinesfalls diesen Eindruck. Jedes Detail ist penibel konstruiert, die Möglichkeiten des Lasers wurden voll genutzt, da fast alle der 62 Bauteile vollflächig graviert sind, beispielsweise auch die Dächer. Die Eckverbindungen mit verzahnten Ziegeln sind absolut passgenau. Faszinierend einfach ist der Zusammenbau der im Endergebnis runden Fallrohre: Sie bestehen aus zwei gelaserten Hälften, die im Kartonrahmen zusammengefaltet und geleimt werden. Alle Bauteile sind bereits mit wasserunlöslicher Farbe behandelt. Das schützt die empfindlichen Kartonstrukturen, beispielsweise die feinen Ziegel, während des Zusammenbaus und erleichtert eine Alterung des Modells mit Wasser- oder Pulverfarben. Die farbige und broschierte Anleitung ist mustergültig und lässt keine Fragen offen. Erhältlich ist das Modell bei „www.spurneun.de". ☐ *abp*



Auf einem Mini-Diorama präsentiert der Hersteller den „Posten 29".



Das vom Verfasser gebaute Modell wurde farblich verfeinert.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Feinste Details; bereits farblich behandelt; vollständiger Bausatz; in Text und Zeichnung vorbildliche Bauanleitung*

KONTRA: –

PREIS: *32,50 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒☒

▸KOMPAKT

Preiser: Liebende in H0

Neu im H0-Sortiment sind das Figurenset „Küssendes Paar" und dessen Folgeerscheinungen „Stillende Mutter" sowie „Vater mit Säugling". Insgesamt sind die Proportionen gut getroffen. Alle Figuren wurden sauber bemalt. Während die stillende Mutter authentisch wirkt, hat das Fläschchen des Vaters mit Säugling locker die Größe einer Halbliter-Bierflasche, und auch die Haltung des Babys wirkt etwas instabil. ☐ *al*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Nett ausgesuchte Szenen; gute Formgebung; saubere Bemalung*

KONTRA: *Haltung des Vaters etwas unrealistisch*

PREIS: *3,69 bis 4,49 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒



Die Tauschplatine mit Next 18-Stecker für Rocos V100 (BR 211, BR 212, BR 213, ÖBB-2048) kostet 25 Euro. Inklusive Ballastgewicht und Lautsprecher sind 34 Euro fällig.

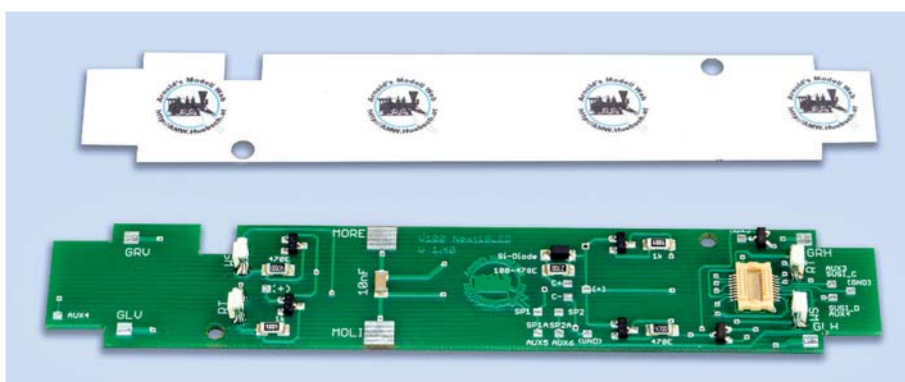
Mit einer AMW-Tauschplatine und relativ geringem bastlerischen Aufwand lässt sich Rocos beliebte V 100 elektronisch auf den aktuellen Stand der Technik bringen.

FRISCHPLATINENKUR

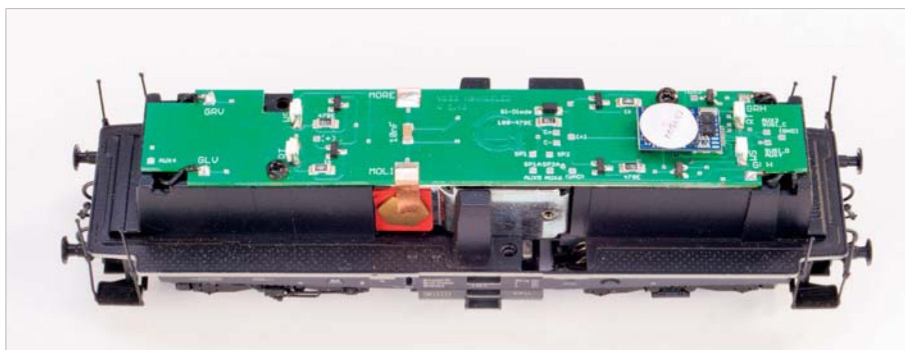
Wenn ältere Modelle nicht mehr den heutigen Anforderungen genügen, sollte man über eine Modernisierung nachdenken. Manchmal ist es die Mechanik, die man ändern möchte, meistens jedoch ist es die Elektronik, die wegen der rasanten Fortschritte in den letzten Jahren ältere Fahrzeuge oftmals blass aussehen lässt.

Nicht jeder Modellbahner ist Elektroniker, und so sind Kleinserienhersteller, die einfache und kluge Lösungen anbieten, sehr willkommen. Eine breite, sinnvolle Palette an Elektronikbauteilen bietet etwa die Firma AMW (www.amw.huebsch.at) an. Zum Sortiment gehört auch eine Tauschplatine für das weit verbreitete Modell der V 100 von Roco in H0. Die Platine besitzt eine Next 18-Schnittstelle und ermöglicht auch die Digitalisierung solcher Modelle, die noch keine Schnittstelle aufweisen. Der Austausch erfordert lediglich etwas Erfahrung mit einem kleinen Lötkolben.

Zur Vorbereitung der Tauschplatine werden die beiden Motorkontakte so gebogen, dass sie klemmend und nach innen neigend auf die Lötpads geschoben und



Die neue AMW-Platine und das passende Isolierpapier: Rechts erkennt man die Next 18-Schnittstelle sowie die SUSI-Anschlüsse.



Fertig eingebaut und mit einem ESU-Decoder („LokPilot micro Next 18") versehen. Gut zu erkennen sind die gebogenen Motorkontakte.

verlötet werden können (Bild S. 77 rechts oben). Bitte oben sowie auch unten verlöten und gegebenenfalls etwas nachbiegen, damit man eine dauerhafte Spannung und guten Kontakt zur Kohlebürstenabdeckung erhält.

Nun werden die vier Stromzuführungskabel auf der alten Platine abgelötet und die beiden Schrauben mit einem kleinen Schraubendreher herausgenommen. Anschließend zieht man die alte Platine ab und ersetzt sie durch den neuen Elektronikbaustein. Das mitgelieferte Isolierpapier findet zwischen dem Fahrwerk und der neuen Platine Platz, danach wird verschraubt. Die Anschlusskabel werden noch an die Pads gelötet – und das war es eigentlich schon. Fehlt nur noch ein geeigneter Decoder mit Next18-Schnittstellentechnologie, damit die gewünschten Funktionen wie etwa ein differenziertes

EINE ZEITGEMÄSSE ROCO-V100, DIE DIGITAL MITHALTEN KANN

Lichtmanagement einstellbar sind. Im Analogbetrieb wird trotz veränderter Fahrspannung durch die Treiber der LED eine gleichmäßige Helligkeit erreicht.

Wenn im Digitalbetrieb kein Sounddecoder eingesetzt wird, können die vorhandenen Lötpads beispielsweise für eine Digitalkupplung oder eine Führerstandsbeleuchtung verwendet werden. Außerdem sind die SUSI-Anschlüsse als Lötpads verfügbar. Serial User Standard Interface (SUSI) ist ein Schnittstellenstandard, um weitere Decoder, etwa Sounddecoder, anschließen zu können.

Bei der ersten Tauschplatinen-Version sind das die Lötpads SUSI-C und SUSI-D. Die SUSI-Ausgänge sind aber Logikpegel, daher müssen als Schalter noch Transistoren nachgeschaltet werden. Bei der neuesten Version der Platine 1.40 sind beide SUSI-Ausgänge bereits an Treiber-Transistoren gelayoutet. Damit stehen zwei zusätzliche Ausgänge etwa für Entkuppler zur Verfügung.

Für welchen Decoder man sich entscheidet, ist egal und Geschmackssache. In diesem Fall wurde ein ESU-Decoder verwendet. Fehlt nur noch die Programmierung der entsprechenden CV nach den Wünschen des Modelllokführers. Die Zimo-Daten sind bei AMW in der Anleitung abgedruckt, für den genutzten „ESU-LokPilot micro Next18“ müssen folgende CV für einen automatischen fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel programmiert werden: CV31 = 16; CV32 = 2; CV330 = 9; CV346 = 6; CV362 = 0; CV378 = 0; CV394 = 0; CV410 = 0.

Um sicher zu gehen, dass die anderen Werte nicht geändert wurden, sollte man vorher einen Reset machen (CV8 = 8). Relativ schnell geht das mit der ECOS von ESU. Diejenigen, die sich des Öfteren damit beschäftigen, greifen auch zum „Lokprogrammer“. Natürlich ist jedes andere System einsetzbar. Wer SUSI nutzt, sollte es ebenfalls entsprechend programmieren.

Beim Umbau der Modelle sind keinerlei mechanische Veränderungen nötig. Da es bei den Roco-Modellen aber unterschiedliche Ausführungen gibt, kann es vorkommen, dass man im Gehäuse einen Steg etwas kürzen muss, damit nichts auf den Decoder drücken kann.

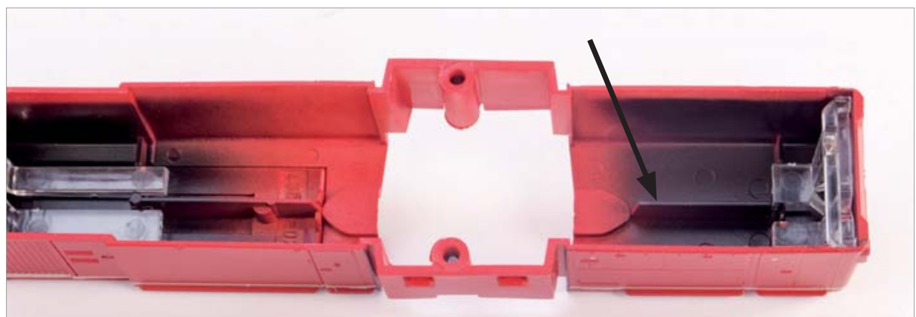
AMW bietet ein Ballastgewicht an, das einen Lautsprecher (10 x 15 mm) aufnehmen kann und gleichzeitig als Resonanzkörper dient. Der Einbauplatz ist im Tank an der Unterseite vorgesehen. Somit erhält man freien Führerhausdurchblick und es gibt keinen Kabelsalat. Für den Analogbetrieb ist ein Blindstecker zu nutzen, den AMW in Kürze anbietet.

Fazit: Preis und Aufwand für das zeitgemäße Ausrüsten älterer Modelle sind relativ gering. Wir wünschen viel Freude beim Platinentausch. ☐ *Rainer Albrecht/al*

Platinenstärke minus 0,2 mm

ca. 80 Grad

Es ist ratsam, die Motorkontakte in der gezeigten Weise zurechtzubiegen.



Eventuell der einzige mechanische Eingriff: Die Höhe des markierten Steges wird verringert.



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Dank Next18-Schnittstelle stehen dem Digitalbahner nun einige Optionen offen – mehr als nur der fahrtrichtungsabhängige Lichtwechsel.



Die typischen Industriebauten mit Lagerhallen, Silogroßanlage, aber auch detaillierte Inneneinrichtungen verdienen mehr als einen Blick.

In beachtlicher Länge, aber auf weniger als einem halben Meter Breite hat Olaf Brabandt die bemerkenswerte Miniaturwelt rund um eine Werks- und Anschlussbahn der für die DDR typischen Großindustrie verwirklicht.

Chemiedreieck in Rechteckform

Kennen Sie noch die in den 60er- und 70er-Jahren beliebten Radio-Eriwan-Witze? Nein? Wir, Olaf Brabandt und ich, schon! Sie begannen stets mit der Frage: „Ist es richtig, dass...?" Und Radio Eriwan antwortete: „Im Prinzip Ja, aber..."

Warum wir gerade jetzt in solchen Erinnerungen schwelgen und was das mit diesem Anlagenportrait zu tun hat, wollen Sie wissen? „Na ja, im Prinzip", amüsiert sich Olaf Brabandt, Mitglied der Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Halle-Stadtmitte, „die TT-Fraktion unseres Vereins hat sich ob der Ankündigung im MEB tierisch gefreut und auch bei einem Fernsehbeitrag wurde meiner Anlage schon einmal die Nenngröße TT angetragen, aber tatsächlich habe ich alles im Maßstab 1:87 erbaut und auch nicht in Epoche III, sondern vielmehr IV und allenfalls noch früher Epoche V!"

Was ich nur bestätigen kann und dem versierten Modellbauer in alter Hallenser Verbundenheit bei dieser Gelegenheit auch das End-T im Nachnamen attestiere.

Nichts gegen TT, die Spur der Mitte, doch Olaf Brabandt ist nun mal H0-Modellbahner, seit er als 13-Jähriger „mit einer Lok der Baureihe 66 und drei Wagen", wie er sich noch gut erinnert, selbst ins Hobby startete. Zuvor hatte ihn bereits sein Großvater nachdrücklich mit dem Modellbahnvirus infiziert.

Rund fünf Jahre, mit Unterbrechungen natürlich, hat Olaf Brabandt inzwischen an seiner vielbeachteten Modellbahnanlage, zuletzt im auf 7,60 Meter erweiterten Zustand auf der diesjährigen Dortmunder Intermodellbau zu bewundern, gebaut. Anlagenthema ist eine typische Werks- und Anschlussbahn der DDR-Großindu-



Brandgefahrvorbeugung: In sensiblen Bereichen wie dieser Abfüllstation finden nur Feuerlose, wie man die Dampfspeicherloks nennt, Verwendung.



Die hohe Kunst des Modellbaus zeigt sich bei genauerem Hinsehen, denn hier stimmt wirklich auch das kleinste Detail.

strie. „In den 80er- und noch den ganz frühen 90er-Jahren", ergänzt der 50-Jährige. Ihm ging´s danach wie eben jener Großindustrie oder doch zumindest deren beträchtlichem Teil: Nicht mehr gefragt im vereinigten Deutschland. Unterkriegen ließ sich der gelernte Maschinist aber nicht und so verdient der Wahlhallenser heute seine Brötchen mit Aufbau und Vertrieb von Schwimmbecken.

Deutsch-deutsche Wirklichkeit eben, deren Vorgeschichte sich freilich nicht zuletzt in dieser mehr als nur ein Ausrufezeichen verdienenden Themenanlage manifestiert. Wer die Deutsche Demokratische Republik nicht nur aus Erzählungen kennt, wer gar die Welt der Arbeit in den Industriekombinaten aus eigener Anschauung erlebt hat, für den und die werden in Brabandts H0-Miniaturwelt Erinnerungen geweckt, wird der Wiedererkennungseffekt zur unverhofften Zeitreise. Produktions- und Werkstätten, Silogroßanlagen, Lagerhallen und -schuppen, Be- und Entladestellen, Rohrbrücken, Tank- und Abfüllanlagen, Pilzleuchten, Betonplattenwege und -straßen, IFA-W50 und DR-V60, nun epochengerecht als 106 bezeichnet, sind typische Zutaten, die man völlig zu Recht von einer solch stimmigen Umsetzung eines geradezu klassischen DDR-Themas erwarten darf.

Auf Zeitreise zu Rohrbrücken und Co.

Sicher, eine romantische Verklärung ist nicht beabsichtigt, spielen doch höchst unterschiedliche Erfahrungen und persönliche Erlebnisse der jeweiligen Betrachter dabei eine entscheidende Rolle, doch kein Zweifel: Das typische Flair jener Epoche hat Olaf Brabandt mit seinem großindustriellen Anlagenkomplex ganz vortrefflich eingefangen.

„Natürlich musste ich vieles verkürzt darstellen", beugt der gebürtige Wittenberger möglicher Kritik von Fachleuten vor, wohlwissend, dass zum Beispiel bei Be- und Entladevorgängen nicht einzelne Waggons, sondern oft gleich ganze Züge behandelt wurden. „Aber um das korrekt darzustellen, müsste meine Modellbahnanlage ein Vielfaches der jetzigen Länge haben, was einfach realistisch betrachtet nicht machbar ist", gibt Olaf Brabandt zu bedenken.

Was nicht nur nach meinem Dafürhalten auch gar nicht not-



Trefflich ins Modell umgesetzt: Ganz typisch nicht nur für die chemischen Industrieanlagen sind Rohrbrücken mit diversen Versorgungsleitungen.

Auch eine typische Füllstation für die vorbildgerecht im Einsatz befindlichen Dampfspeicherlokomotiven gehört zur Anlagenausstattung.

wendig ist. Vielmehr gilt auch hier: Weniger ist mehr!

Entscheidend ist doch vor allem, dass die inneren Zusammenhänge, die technischen und sozioökonomischen Betriebsabläufe ihre sinnvolle Darstellung erfahren. Ein gutes Beispiel dafür ist etwa der vorbildgerecht in explosions- und feuergefährdeten Bereichen erfolgende Einsatz von Dampfspeicherloks. Diese Feuerlosen brauchen aber nicht irgendwo, sondern vor Ort Energienachschub, sprich Dampf, genauer Abdampf aus Industrieanlagen. „Eben", lächelt Olaf Brabandt und ergänzt zufrieden: „Auch eine Füllstation für meine im Einsatz befindlichen Dampfspeicherloks habe ich selbstverständlich im Modell nachgebildet!"

Erst in Aktion eine wahre Attraktion

Im unbestreitbaren Mittelpunkt der Anlage jedoch steht ein zunächst gar nicht auffallendes Gleisstück vor einer Werkshalle mit vermauertem großen Tor. „Ne Waage oder ne Untersuchungsgrube", tippt ein Mittdreißiger mit einem Seitenblick auf seine blondgelockte Begleiterin, während er mit seinem Handy auf Motivjagd geht. Dass er mit seiner Vermutung gewaltig schief liegt, wird ihm zusehends klarer, nachdem Olaf Brabandt einen vierachsigen Schüttgutwaggon auf eben diesen Gleisabschnitt rangiert hat, an dessen Ende, kurz vor dem Gitterrost und beiderseits der Schienen sich zwei Poller aus dem Boden erhoben und vor den Puffertellern des Güterwagens in Positur gebracht haben.

„Wat für ne Schose is dat dann?", staunt der männliche Teil des Pärchens, dessen Fanschal ihn als leidgeprüften Anhänger des VfL Bochum enttarnt.

„Das ist der maßstabsgerechte Nachbau einer Waggonkipper-Anlage für die Schüttgutentladung", erklärt Olaf Brabandt



Aus der Vogelperspektive fällt der Blick auf die funktionsfähige Waggonkipper-Anlage.



Zu Testzwecken wird ein ausnahmsweise leerer Waggon auf den Kipper gefahren.



Beim einseitigen Anheben des Waggons trennen sich automatisch die Kupplungen.

Nur ein kleiner Ausschnitt der Gesamtanlage, doch zeigt sich auch hier rund um die Abfüllstation die meisterliche Modellumsetzung.

geduldig. Derweil heben sich, scheinbar wie von Geisterhand, nur begleitet von einem surrenden Geräusch, Waggon samt Gleis am einen Ende, während das andere allmählich abtaucht. Der Unterbau wird sichtbar und nun ist auch zu erkennen, dass die ganze Konstruktion um ihre eigene Achse schwenkt, bis der Waggon sich in spektakulärer Schräglage befindet und

Kein Imitat: Echte Braunkohle

sich die stirnseitige Klappe öffnet. „Zur Entladung, beispielsweise von Braunkohle", wirft der Modellbauer ein. Und natürlich legt er Wert darauf, dass „auf meiner Anlage tatsächlich auch nur echte Braunkohle



Bis ins kleinste Detail: Schuppen und Lagerräume verfügen ganz selbstverständlich über dem Zweck entsprechende Materialvorräte.



Der Waggonkipper schwenkt mit dem Schüttgutwagen langsam nach oben.



In erreichter Kippstellung öffnet sich die stirnseitige Wagenklappe fürs Entleeren.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0-Anlage, offene Rahmenbauweise**
- **Maße:** 7,60 x 0,46 m
- **Erbauer:** Olaf Brabandt
- **Bauzeit:** Zirka 5 Jahre
- **Epoche:** IV/V
- **Betrieb:** Analog, 2-Leiter-GS
- **Gleismaterial:** Piko-A-Gleis
- **Rollendes Material:** Fleischmann, Piko, Gützold, Liliput, Roco, Brawa
- **Besonderheiten:** Gebäude zu 95 Prozent Eigenbau
- **Anlagenthema:** Werks- und Industriebahn in der ehemaligen DDR
- **Vorbild:** Motive des Chemiedreiecks Magdeburg, Halle, Leipzig



Emsiges Treiben herrscht an der Baustelle, wo gerade Kanalisationsrohre abgeladen werden. Hier entsteht eine moderne Werkshalle in der jetzt üblichen Skelettbauweise.

Verwendung findet." Die man übrigens auch im Kohlenbansen sehen kann.

„Zwei Getriebe, zwei Motoren, nacheinander geschaltet", so Brabandt, bringen das Funktionsmodell in Bewegung und lassen den Wagenkipper auch wieder in die Grundstellung zurückkehren. Da liegt er nun, wie mir scheint, auf der Lauer, um weitere Bewunderer der sechsteiligen Segmentanlage mit den vorbildlich gealterten Piko-A-Gleisen und filigranen Weinert-Weichenlaternen zu überraschen.

„Die Gebäude sind übrigens zu 95 Prozent im Selbstbau entstanden", kommt der begeisterte Modellbahner und -bauer meiner nächsten Frage zuvor. „Auhagen-Platten und Plasteprofile", verrät Brabandt, sind die natürlich farblich behandelten Hauptbestandteile seiner nicht nur ob der häufig schon schieren Größe beeindruckenden Hochbauten.

Plaste und Elaste aus Schkopau kommen mir da in den Sinn. Und das ist ja auch durchaus passend für eine Anlage, deren motivische Vorbilder sich im Chemiedreieck rund um Halle und Merseburg mit Buna und Leuna finden lassen beziehungsweise ließen.

So offen wie die Rahmenbauweise der Segmente ist auch Olaf Brabandts Umgang mit dem eigenen (Modellbahn-) Nachwuchs. Sohn Toni, 27 Jahre alt, gebürtiger Hallenser, hat als Industrieelektroniker sichtlich Spaß, im Zweimannbetrieb am analogen Stellpult und Fahrregler zu wirken. „Ich bin mit Vaters Hobby aufgewachsen, ganz ungezwungen." Beide lachen.

Wenn der Vater mit dem Sohne! Das hat doch was! □ *Karlheinz Haucke*



Die DR-V60, mit Einführung der EDV-Nummern als 106 bezeichnet, passiert mit ihrer Übergabe die lange Reihe entleerter Waggons, deren Inhalt, echte Braunkohle, den Bansen aufgefüllt hat.

FOTOS: MARKUS TIEDTKE



Die kleinste serienmäßig hergestellte Modellbahn der Welt kam fast vier Jahrzehnte lang aus Göppingen. Seit einigen Jahren gilt der Superlativ nun für die Spur T im Maßstab 1:450.

Kleinst-Serie

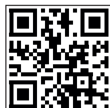
Die Szene ist noch übersichtlich. An den Kleinst-Maßstab haben sich bisher nur wenige Anbieter und Modellbahner herangewagt. Die Basis bilden Gleise mit einer Spurweite von zirka drei Millimetern. Daher kommt auch, wie einstmals bei der Spur N, der Name: „T" wie „three", „tre", „trois" und so weiter. Seit 2007 liefert der chinesische Hersteller Railway-Shop (mit einer Lizenz aus Japan von „KK-Eishindo") Großserien-Modelle für diese kleinste Modelleisenbahn der Welt. Da die Spurweite der Gleise bei 3,1 Millimetern liegt, ergibt sich annähernd der Maßstab 1:450.

Vor zwei Jahren konnte man die kleinen Wunderwerke der Technik auch auf der Spielwarenmesse in Nürnberg bestaunen. Doch ein Durchbruch auf dem europäischen Modellbahnmarkt war, auch wegen der bisher eingeschränkten Verfügbarkeit des Angebots, noch nicht zu erkennen.

Der Hersteller aus Hongkong liefert derzeit neben mehreren Vorort-Triebwagen nach japanischem Vorbild zwei Hochgeschwindigkeitszüge: den deutschen ICE 3 und, exklusiv für den britischen Markt, den dieselgetriebenen „High Speed Train" (HST). Die Kunststoffspritzguss-Gehäuse sitzen jeweils auf vereinheitlichten Fahrgestellen. Diese sind mit zwei zweiachsigen Drehgestellen ausgerüstet und in drei verschiedenen Längen (von 35,5 bis 41 Millimetern) auch einzeln erhältlich, in letzterem Fall mit einem Gehäuse aus Klarsicht-Kunststoff. Der ICE wird in zwei vierteiligen Sets angeboten, so dass sich vorbildgerecht lange Zuggarnituren bilden lassen. Dabei sind insgesamt drei Fahrzeuge angetrieben (die beiden Triebköpfe und der Speisewagen). Das ist wegen des geringen Gewichts der Modellchen notwendig. Zusätzlich sind die beiden Antriebsachsen der motorisierten Fahrzeuge magnetisch, dies sorgt für sichere Fahrt. Die Stromabnahme erfolgt über alle acht Räder.

Die Detaillierung ist für den winzigen Maßstab ausgezeichnet, insbesondere die mehrfarbige Bedruckung ist erstaunlich exakt, selbst gelbe Anschriftenfelder sind

»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und erleben Sie den ICE 3 in Spur T im Betrieb. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR



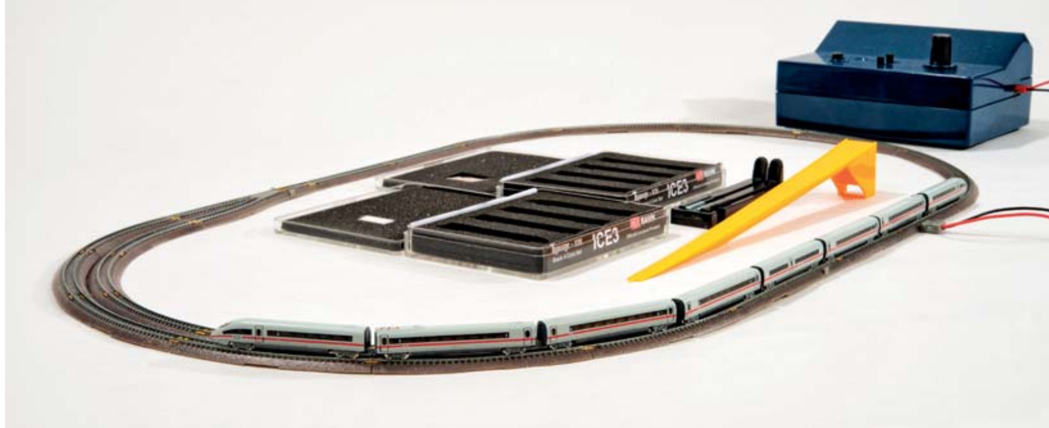
„MICRO-BRITANNIEN"

So nennt Stefan Wohlfahrt seine kleine Welt, die er für die Spur-T-Modelle nach britischem Vorbild erbaut. Bald nach Erscheinen der Eishindo-Fahrzeuge, die den auch als „Intercity 125" bekannten „High Speed Train" der British Railways nachbilden, suchte der Schweizer Z-Bahner nach Möglichkeiten, die schnittigen Winzlinge passend in Szene zu setzen. Die Modelle wirken, wie auch der ICE 3, sehr authentisch und verlangen nach einem realistisch gestalteten Umfeld. In dem kleinen Maßstab eine echte Herausforderung. Doch es gibt tatsächlich bereits einiges an Zubehör, beispielsweise einen aus Messing geätzten Fußgängersteg, einige passende Gebäude und die beiden Reiter im Bild rechts. Auch die Segelschiffe findet man im britischen „T-Gauge"-Sortiment. Unbemalte Figuren im Maßstab 1:500 bietet übrigens auch Preiser an. Viel Einfühlungsvermögen und Sorgfalt bei der Feingestaltung der Landschaft sind nötig, damit Details und Strukturen nicht zu plump geraten. Man darf gespannt sein, wie der Bau der noch nicht fertig gestellten Kleinanlage voranschreitet.



FOTOS (4): BAUER-PORTNER

So etwas hat die H0-Fotografenmeute noch nicht gesehen: Kaum hüfthoch rast der achtteilige Prestige-Zug vorbei. Der Fachmann staunt und der Laie wundert sich …



In zwei vierteiligen Sets ist der winzige ICE 3 zu haben. Die angebotene Startpackung enthält das technisch hochwertige Batterie-Fahrpult, eine Aufgleishilfe und ein Radreinigungsgerät.



Exakt und mehrfarbig bedruckt zeigt sich das Triebkopf-Modell, das kaum länger als ein Streichholz ausfällt.

unter der Lupe erkennbar. Dem ICE liegen außerdem sehr filigrane, aus Neusilber geätzte Stromabnehmer bei, die für die Fotos jedoch noch nicht montiert wurden.

Zum Inhalt der angebotenen Start-Sets gehört jeweils ein Batterie-Fahrpult, das über Impulsbreitensteuerung verfügt. Damit sind die Fahreigenschaften des insge-

Trotz Winzigkeit gute Fahreigenschaften

samt nur 415 Millimeter langen ICE hervorragend, vor allem bei Langsamfahrt. Trotzdem rast der Triebzug, wenn gewünscht, auch mit hoher Geschwindigkeit und ohne zu entgleisen durch das Test-Oval, wie unser im QR-Code verlinkter Film beweist. Als Alternative zum Batteriebetrieb ist auch ein USB-Adapterkabel verfügbar, das an passende Stromquellen oder bei Schreibtischbetrieb gleich an den Laptop angeschlossen werden kann.

Die Gleise mit angespritzter Schotterbettung sind unkompliziert, aber vorsichtig aneinanderzuklipsen und bilden einen sicheren Fahrweg. Die Weichen gibt es derzeit nur mit festem Gegenbogen, ein kleiner Nachteil, will man vorbildgerechte Bahnhöfe aufbauen. Die Bogenstücke mit zwei Radien passen zur Weichengeometrie. Auch ein Flexgleis (ohne Bettung) wird angeboten. Zudem gibt es ein Feldbahngleis mit derselben Spurweite, jedoch realistisch vergrößertem Schwellenabstand. Zusammen mit den Fahrgestellen eröffnet dieses auch in anderen Baugrößen (N-Feldbahn, H0-Garteneisenbahn) interes-



Weichen gibt es derzeit nur für den Handbetrieb. Sie sind erstaunlich betriebssicher.

sante Möglichkeiten für Bastler. Das Spur-T-Angebot von Eishindo ist seit kurzem auch direkt in Deutschland bei „spurdrei" (www.spurdrei.de) erhältlich. □ *abp*



FOTOS (2): STEFAN WOHLFAHRT

Der „High Speed Train" der British Railways inmitten typischer Landschaft. Auch für den winzigen Maßstab gibt es Zubehör.



Das Küsten-Diorama mit zweigleisiger Hauptstrecke misst nur 44 mal 26 Zentimeter. Trotzdem war eine großzügige Landschaftsgestaltung möglich.



FOTOS (3): GÜNTER MEYER

Zugkreuzung in Neuoelsnitz: Links P 1818 Stollberg–St. Egidien mit Abteilwagen und 75 510, rechts 75 524 mit P 3197 nach Wüstenbrand.

Anregend für den Modellbahner sind die Zuggarnituren, welche die sächsischen 75.5 einst beförderten.

Im P-Zug durch Sachsen

Um es gleich vorwegzunehmen: Liebhaber der Spur N oder gar Z könnten eigentlich umblättern, denn was die geeignete Zuglok betrifft, gilt für diese Baugrößen Fehlanzeige. Gerade für den Maßstab 1:160 fragt man sich, warum eigentlich? Reichsbahn-Diesel- und E-Loks werden mittlerweile reichlich angeboten, doch auf eine typisch sächsische Dampflok wartet man bislang vergeblich. Dabei wären sie doch auch als N-Modell recht charakteristisch.

Für H0 und TT sieht es da viel besser aus. Für beide Maßstäbe werden schöne Mo-



MODELLFOTOS: BAUER-PORTNER

Die Zugkreuzung im Modell läuft etwas anders ab, die 75 524 steht auf dem linken Gleis, und auch der Packwagen ist kein echter Preuße.

delle der 75.5 angeboten. Die auf 1:87 verkleinerte Tenderlok ist seit Jahren bei Gützold im Programm und wurde mehrfach überarbeitet. Derzeit ist als Neuheit 75 501 angekündigt, die wiederum überarbeitet mit neuer Elektronik sogar als Soundversion erscheinen soll. Auch eine LED-Beleuchtung ist dann eingebaut.

Mit dem breiten Wagenangebot für H0 lassen sich alle auf diesen Seiten abgebildeten Vorbildzüge fast ohne Einschränkungen nachstellen. Auch der sächsische Abteilwagen-Vierachser im Bild rechts oben ist bei Piko zu finden.

Im Maßstab 1:120 ist das nicht ganz so einfach. Zwar sind bei Beckmann reichlich Modelle der 75.5 zu haben. Die angebotenen Varianten sind zahlreich und berücksichtigen erfreulich viele Bauartunterschiede. Abgeschrägte oder gerade Wasserkästen, unterschiedliche Kohlenkästen und Führerhauslüfter und viele weitere Details sind bei diesen schönen Modellen berücksichtigt. Auch deren Laufeigenschaften bereiten im Anlageneinsatz richtig Freude. Doch welche Wagen nehmen?

Kompromisse sind nötig in Baugröße TT

Bei Tillig sind immerhin die dreiachsigen Rekowagen im Programm, die als reinrassige Garnituren oder gemischt mit anderen Wagentypen hinter der 75.5 liefen. Den von der DR umgebauten DRG-Packwagen ohne Dachkanzel im Zwickauer Zug rechts oben könnte man durch einen Einheits-Packwagen von Tillig ersetzen, wie in unserem Modell-Bild. Doch sächsische Abteilwagen sucht man für TT vergebens. Als Ersatz dient ein vierachsiger Preuße von Tillig. Auch preußische Dreiachser haben die Sebnitzer im Programm, einschließlich des Packwagens, der dem Fotograf für den Modellzug links unten nicht kurzfristig zur Verfügung stand. Der DR-Neubau-Güterzugbegleitwagen im P-Zug-Dienst macht sich aber auch gut. □ *abp*





75 553 verlässt mit P 4048 Zwickau in Richtung Falkenstein. Die Parole interessiert in unserem Fall weniger als die bunt gemischte Zuggarnitur aus sächsischem Abteil-, Einheitspack- und Rekowagen. Im Maßstab 1:120 muss man bei der Nachbildung Kompromisse eingehen.



Recht einfach im H0- oder TT-Modell nachzustellen ist dieser kurze Zug aus zwei MCi- und einem DR-Neubau-Packwagen, der am 6. Oktober 1965 in Zwotental Kopf macht. 75 562 befördert den P 1916 von Adorf nach Klingental.

wir sind uns grün
BDEF SMV
gemeinsam für unser hobby

Gemeinsamer Verbandstag von BDEF und SMV in Chemnitz

Erstmalig veranstalteten die befreundeten Verbände BDEF und SMV einen gemeinsamen Verbandstag in Sachsen.

Der Einladung zum Verbandstag waren mehr als 150 Mitglieder und Angehörige nach Chemnitz gefolgt. Bei trockenem Wetter nahmen sie wahlweise an den Besichtigungen des Sächsischen Eisenbahnmuseums und des Straßenbahnmuseums teil. Etwa 70 Gäste folgten der Einladung zur Ferkeltaxen-Rundfahrt zum Eisenbahnmuseum (siehe Foto) und der Altstadt in Schwarzenberg; fast alle gemeldeten Teilnehmer waren bei der großen Rundfahrt über Normalspurstrecken des Erzgebirges und die schmalspurige Preßnitztalbahn dabei. Zurück in Chemnitz, klang der Tag mit dem traditionellen gemeinsamen Abendessen im Kongresshotel aus.

Die Delegiertenversammlung des BDEF verlief ohne nennenswerte Ereignisse.



FOTO: HANS-DIETER SCHMIDT

Neuwahlen standen dieses Jahr nicht an. Wer nicht daran teilnahm, nutzte die Zeit zu einer Besichtigung des Ortes und des Schlosses Augustusburg.

Viele Teilnehmer freuen sich schon jetzt auf das Jahr 2016, wenn sich die Delegierten und Gäste von BDEF und SMV im rheinischen Köln wieder treffen.

50 Jahre MEC „Theodor Kunz" Pirna e.V.


FOTO: MIRKO KASPAR

Anfang Mai 2015 folgten die Mitglieder, Angehörigen und Freunde des MEC „Theodor Kunz" Pirna e.V. der Einladung des Vorstandes zu einer zweitägigen Ausfahrt in die Lausitz anlässlich des 50-jährigen Vereinsjubiläums. Ein Höhepunkt war dabei die Fahrt mit der Muskauer Waldeisenbahn (siehe Foto). Der gesellige Abend im Hotel wurde von den Teilnehmern genutzt, nochmals auf die Geschichte des Vereins zurückzublicken. Beim Blättern in der umfangreichen Vereinschronik erinnerte man sich an manch schwierige, aber auch an schöne Zeiten.

Die Erfolgsgeschichte der Pirnaer Modelleisenbahner begann am 3. Mai 1965 unter dem Vorsitz Manfred Rothes mit der Gründung der „Arbeitsgemeinschaft Pirna". Legendär waren in den ersten Jahren die zahlreichen Modellbahnausstellungen im Pirnaer Glaspavillon. Mit dem Vorsitz von Jochen Ehrig, einem begeisterten TT-Bahner, begann 1976 ein spürbarer Aufschwung in der Vereinsgeschichte. Es entstand schrittweise die größte und bekannteste transportable TT-Anlage der DDR, welche die Pirnaer Modelleisenbahner auf zahlreichen Ausstellungen bekannt machte. Mit der Wende begann das Reisen mit der TT-Anlage erst richtig, zuerst zur Intermodellbau nach Dortmund, nach Wien, Bern, Stuttgart und so weiter. Anfangs musste den westlichen Betrachtern der Anlage erklärt werden, dass es sich nicht um die Nenngröße N, sondern eine TT-Anlage handelt. Mittlerweile ist die Anlage in 38 Städten in sechs Ländern gezeigt worden.

2005 hatte der Clubvorsitzende Rene Illing die verrückte Idee, in der Landeshauptstadt Dresden eine Modellbahnausstellung zu veranstalten. Bei der Suche nach einem geeigneten Ausstellungsort fand er in den Verantwortlichen der Messe Dresden die richtigen Partner für das gewagte Unternehmen. Die 1. Erlebnis Modellbahn im Foyer der Messe wurde mit über 4000 Besuchern ein voller Erfolg. 2014, zur zehnten Veranstaltung, konnte mit über 18000 Besuchern ein Rekord verbucht werden. Solche Erfolge sind möglich, weil alle Mitglieder des MEC Pirna an einem Strang ziehen und auf die aktive Mithilfe der Angehörigen sowie zahlreicher Freunde zählen können.

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit, sind vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

BDEF wieder erfolgreich auf der INTERMODELLBAU

Alle Jahre wieder ruft die Messe Westfalenhallen zur umfassenden Modellschau nach Dortmund. Die Modelleisenbahn in ihren vielfältigen Facetten ist in zwei der insgesamt acht Hallen vertreten.

Auch der BDEF nahm wieder mit einem großen Stand an der Veranstaltung teil. Dort waren 2015 zusätzlich der österreichische Verband VOEMEC und die Sächsische Modellbahner-Vereinigung (SMV) zu Gast. Zu beiden Verbänden unterhält der BDEF seit Jahren enge freundschaftliche Verbindungen, die unter anderem dem Zweck dienen, das Hobby wieder stärker ins Bewusstsein der Öffentlichkeit zu bringen und so den erforderlichen Nachwuchs sicherzustellen.

Zahlreiche Besucher, Anfragen von Interessenten und Beitritte neuer Mitglieder unterstrichen an allen Veranstaltungstagen die Notwendigkeit, auf derartigen Veranstaltungen präsent zu sein.

In unseren Vitrinen zeigte der MEB Duisburger Eisenbahnfreunde gekonnt selbst erbaute Bahngebäude aus der Ruhrregion in H0. Das Highlight in unseren Vitrinen aber waren sehenswerte Lokomotivmodelle aus Metall von Klaus Bormann (siehe Foto), die er in bis zu 420 Arbeitsstunden erbaut hat, beispielsweise eine 96 in Nenngröße II mit einem Gewicht von 8,6 Kilogramm. Eine Selbstverständlichkeit waren an allen Tagen wiederum die Betreuung unserer fördernden Mitglieder sowie die Teilnahme des Vorstandes am MOBA-Abend.



FOTO: BDEF

VORBILD

Bis Do 31.12.

- Brandenburgisches Eisenbahnmuseum Falkenberg (Elster) e.V. Mo - Fr 8 bis 16 Uhr geöffnet, Tel. (035365) 2920, www.eisenbahnmuseumfalkenberg.de.

Bis So 01.11.

- Eisenbahnmuseum Gramzow, jeweils dienstags bis sonntags von 10 bis 17 Uhr geöffnet, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseum-gramzow.de.



FOTO: ZIEGELEIPARK MILDENBERG/ SUSANNE WERNICKE

Jedes erste Wochenende im Monat (April bis Oktober) fährt im Ziegeleipark Mildenberg in 16792 Zehdenick die dampfbetriebene Feldbahn. Information findet man unter www.ziegeleipark.de.

Sa 13.06.

- Wiesentatalbahn Schönberg – Schleiz-West fährt, Tel. 0170 1863816, www.wiesentatalbahn.de.

So 14.06.

- Frankfurter Tag der Verkehrsgeschichte, Historische Eisenbahn Frankfurt, Tel. (069) 232705, www.frankfurt-historischeeisenbahn.de.
- Preußenzug der Museums-Eisenbahn Minden e.V. fährt.Tel. (0571) 24100, www.museumseisenbahn-minden.de.

Sa 20.06.

- Spreewaldexpress nach Raddusch ab Schwarzenberg und Chemnitz mit moderner Diesellok, Tel. (0371) 330 2696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
- Tag der offenen Tür bei Piko in Sonneberg, Tel. (03675) 897242, www.piko.de.
- Sonderzug von Ilmenau nach Sonneberg zu Piko, Tel. (036782) 70666 www.rennsteigbahn.de.
- Sonderzug von Leipzig nach Sonneberg zu Piko, Eisenbahnmuseum Leipzig, Tel. 0173 5623035, www.dampfbahnmuseum.de
- Dampfzüge Gmünd – Groß Gerungs,Tel. (0043) 2742 360 990-99, www.noevog.at.
- Lokschuppen Wittenberge 10 bis 17 Uhr geöffnet, Tel. (03877) 561230, www.dampflok-wittenberge.de.
- Lokschuppen Selb 10 bis 18 Uhr geöffnet, Tel. 0170 7064230, www.lokschuppen-selb.de.
- Reblaus-Express Retz – Drosendorf mit Plattformwagen und hist. Diesellok fährt, Tel. (0043) 2742 360 990-99, www.noevog.at.

So 21.06.

- Wanderbahn Viechtach – Gotteszell fährt, Tel. 0170 2425013 (17 bis 20 Uhr), www.wanderbahn.org.
- Hespertalbahn Essen-Kupferdreh – Haus Scheppen fährt mit Diesellok, Tel. (0201) 4085619, www.hespertalbahn.de.
- Dampf-Fahrtag Albtalbahn Ettlingen – Bad Herrenalb, Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.
- Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt, Tel. 0152 02482125, www.mainschleifenbahn.de.
- Oleftalbahn Kall – Hellenthal in Betrieb, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.
- Fahrtag der Museumsbahn Bremerhaven – Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.
- Fahrten mit VT 98 Rinteln – Stadthagen, Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.
- Museumsbahn Küstenbahn Ostfriesland Norden – Dornum fährt, Tel. (04931) 169030, ab 18 Uhr, www.mkoev.de.
- Historischer Straßenbahnhof Leipzig-Möckern von 10 bis 17 Uhr geöffnet, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahnmuseum.de.
- Bahnhofsfest 125 Jahre Bahnhof Langenau (Sachsen), 10 bis 18 Uhr, Am Bahnhof 4 in 09618 Brand-Erbisdorf, Tel. (037322) 41951.

Sa 27.06.

- Fahrt mit Schienenbus „Roter Flitzer" zum Klosterfest in Maulbronn ab Reutlingen, Esslingen, Stuttgart-Untertürkheim, Tel. (07154) 131836, www.roter-flitzer.de.
- Sonderfahrt ab Cottbus zum Helene-Fischer-Konzert in Leipzig mit 143 001, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Fahrtag beim Vulkan-Expreß – Mit der Brohltalbahn in den Vulkanpark Brohltal/Laacher See, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.
- Historische Dampf- und Dieselzugfahrten auf der Strecke Blumberg-Zollhaus – Weizen im Südschwarzwald, Tel. (07702) 51-300, www.sauschwaenzlebahn.de.

So 28.06.

- Geführte MEB-Bahntour ab Ulm/Friedrichshafen zur Kandertalbahn und kurzer ICE-Fahrt, Tel. (08141) 54581-245 oder reise@modelleisenbahner.de.
- Kinderfest am Bahnhof Gangelt-Schierwaldenrath mit vielen Attraktionen, 11 bis 18 Uhr, Tel. (02454) 6699, www.selfkantbahn.de.
- Von Breisach mit dem Schiff auf dem Rhein und dem Riedexpress zurück. Kombifahrkarte Dampfzug + Schiff im Elsass, Tel. (07636) 7170, www.touristenbahn-elsass.de
- 52 4867 fährt von Frankfurt Süd über Niedernhausen zum Altstadtfest nach Limburg, Zwischenfahrt nach Weilburg, DER-Reisebüro Frankfurt am Main, Im Hbf, 60329 Frankfurt, Tel. (069) 230911, www.frankfurt-historischeeisenbahn.de.
- 40 Jahre Museumszüge am Baldeneysee Jubiläumsfest, Tel. (0201) 4085619, www.hespertalbahn.de.
- Fahrtag beim Vulkan-Expreß – Mit der Brohltalbahn in den Vulkanpark Brohltal/Laacher See, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.
- Historische Dampfzüge Haltingen – Kandern, Tel.(07626) 899-0, www.kandertalbahn.de.
- Historische Dampf- und Dieselzugfahrten auf der Strecke Blumberg-Zollhaus – Weizen im Südschwarzwald, Tel. (07702) 51-300, www.sauschwaenzlebahn.de.

Sa 04.07.

- Rundfahrten um Hamburg mit 01 1066, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.
- Sonderzug zu „Rhein in Flammen" mit historischer Lok ab Frankfurt Süd nach Kaub. Rückfahrt parallel zu den Feuerwerken, DER-Reisebüro, Tel. (069) 230911, www.frankfurt-historischeeisenbahn.de.
- Erzgebirgische Aussichtsbahn fährt, Tel. (03733) 18800-0, www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de.
- Großes Sommerfest im Bw Halle P, Berliner Str. 240, 06112 Halle (Saale), Tel. (0345) 239-7336, www.db-museum.de. (auch So 05.05.)
- Fahrtag mit Dampf auf der Pollo-Museumseisenbahn in der Prignitz, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.
- Fahrtag beim Vulkan-Expreß – Mit der Brohltalbahn in den Vulkanpark Brohltal/Laacher See, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.
- „Werdenfelser Land-Express" mit VT 98 Passau Hbf-Vilshofen-Plattling-Landshut-München-Garmisch-Partenkirchen, Tel. 0172 8910884, www.passauer-eisenbahn.de.
- Bahnhofsfest mit Rahmenprogramm zum Jubiläum 120 Jahre Kandertalbahn Haltingen – Kandern, Tel. (07626) 899-0, www.kandertalbahn.de (auch 05.05.).
- Mit V 200 ab Hamm zum Jade-Fest nach Wilhelmshafen, Tel. (02922) 6458, www.museumseisenbahn-hamm.de.

So 05.07.

- Geführte MEB-Bahntour ab Magdeburg/Goslar/Hannover zum Verdener Kleinbahnexpress, Tel. (08141) 54581-245 oder reise@modelleisenbahner.de.
- Öffnungstag Eisenbahnmuseum Kötzschau, 14 bis 18 Uhr, Tel 0160 6134529, www.eisenbahnfreunde-koetzschau.com.
- Erzgebirgische Aussichtsbahn fährt, Tel. (03733) 18800-0, www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de.
- Frühstücksfahrt und normaler Fahrtag mit dem historischen Dampfzug ab Bahnhof Gangelt-Schierwaldenrath, Tel. (02454) 6699, www.selfkantbahn.de.
- „Vivat Viadukt" – 150 Jahre Bahnhof Altenbeken, Tagesfahrt ab Braunschweig, Göttingen mit 01 150 über Ottbergen, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.
- Tagesfahrt mit 78 468 zu „Vivat Viadukt" ins Eggegebirge und Pendelfahrten zwischen Paderborn und Altenbeken, Tel. 0173 6205444, www.eisenbahn-tradition.de.
- Betriebstag im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein mit Lokomotive in Betrieb, Tel. (06151) 377600, www.bahnwelt.de.
- Von Breisach mit dem Schiff auf dem Rhein und dem Riedexpress zurück. Kombifahrkarte Dampfzug + Schiff im Elsass, Tel. (07636) 7170, www.touristenbahn-elsass.de
- Museumsbahnverkehr mit dem Heide-Express mit Dieseltriebwagen ab Lüneburg auf der Bleckeder Kleinbahn, Tel. (04131) 851801, www.heide-express.de.
- Hespertalbahn fährt, Tel. (0201) 4085619, www.hespertalbahn.de.
- Fahrtag mit Dampf auf der Pollo-Museumseisenbahn, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.
- Fahrtag beim Vulkan-Expreß, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.
- Sommer-Fahrtag im Frankfurter Feldbahnmuseum.
- Dampfzüge auf der Sauschwänzlebahn, www.sauschwaenzlebahn.de.
- Dampfzüge zwischen Neustadt und Elmstein, www.kuckucksbaehnel.de.

Sa 11.07.

- Schienenkreuzfahrt mit dem nostalgischen Classic Courier nach Warschau, Vilnius, Ostmasuren. 8-tägige Sonderzugreise ab/bis Mün-

chen, Ingolstadt, Fürth, Bamberg, Berlin, Tel. (07154) 131830, www.dnv-tours.de.

- Kinderfest am Bahnhof Gangelt-Schierwaldenrath mit vielen Attraktionen, 11 bis 18 Uhr, Tel. (02454) 6699, www.selfkantbahn.de.
- Hannover – Hamburg – Rendsburger Hochbrücke – Flensburg – Kiel und zurück mit 01 1066, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgie-fahrten-bebra.de.
- Zu den Krabat-Festspielen in Schwarzkollm mit dem LVT von Cottbus, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Fahrtag bei der Brohltalbahn, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.
- 6. Historisches Kipper- und Baumaschinentreffen in den Weilbacher Kiesgruben. Das Frankfurter Feldbahnmuseum ist mit einer Gleisanlage und Kleindieselloks vor Ort, Tel., (069) 709292, www.feldbahn-ffm.de.

So 12.07.

- Geführte Bahntour ab Ulm/Sigmaringen zur Dotternhausen ins Holcim-Werkforum und Fossilienmuseum, Tel. (08141) 54581-245 oder reise@modelleisenbahner.de.
- Selfkantbahn zwischen Gangelt-Schierwaldenrath und Geilenkirchen-Gillrath fährt, Tel. (02454) 6699, www.selfkantbahn.de.
- Von Breisach mit dem Schiff auf dem Rhein und dem Riedexpress zurück. Kombifahrkarte Dampfzug + Schiff im Elsass, Tel. (07636) 7170, www.touristenbahn-elsass.de.
- Fahrt mit dem historischen Schienenbus Roter Flitzer nach Straßburg, ab/bis Stuttgart, Ludwigsburg, Pforzheim, Tel. (07154) 131830, www.dnv-tours.de.
- Preußenzug der Museums-Eisenbahn Minden e.V. fährt.Tel. (0571) 24 100, www.museumseisenbahn-minden.de.

Sa 18.07.

- Nach Binz und zu den Störtebeker-Festspielen 2015„Wasser und Dampf" ab Cottbus, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Von Münster mit dem RHEINGOLD „Hauke Haien" nach Westerland auf Sylt, Tel. (02041) 3484668, www.nostalgiezugreisen.de.
- Fahrtag mit Dampf auf der Pollo-Museumseisenbahn in der Prignitz, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.
- Große Schwarzwaldrundfahrt über die bad. Schwarzwaldbahn mit 01 150 ab Stuttgart, Tel. (0711) 1209705 www.uef-dampf.de.

So 19.07.

- Pendelfahrten mit 70 083 auf der Ludwig-Thoma-Bahn zwischen Dachau und Altomünster, Tel. (089) 4481288, www.blv-online.eu.
- Geführte MEB-Leserreise als Tagesausflug ab Gelsenkirchen/Münster zur Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa, Tel. (08141) 54581-245 oder reise@modelleisenbahner.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im Fernsehen:

13.06.	11:30 Uhr im MDR: Expedition Sandträsk
14.06.	12.00 Uhr im SWR: Die 3-Seen-Bahn: Vom Titisee zum Schluchsee
14.06.	12.30 Uhr im SWR: Die Achertalbahn – Museumsbahn mit Zukunft?
15.06.	13.30 Uhr im NDR: Die Brenztalbahn
16.06.	14.15 Uhr im SWR: Aus Amateurarchiven: mit Toni Dobbertin
16.06.	14.45 Uhr im SWR: Nürnberger Spielwarenmesse 1999
17.06.	14.15 Uhr im SWR: Die Mariazellerbahn
18.06.	14.15 Uhr im SWR: Mit dem Wüsten-Express durch die Sahara
19.06.	14.15 Uhr im SWR: Die Ruhr und ihr Pott
20.06.	11.30 Uhr im MDR: Bahngeschichten aus dem Burgenland
21.06.	12.00 Uhr im SWR: Mit der Tazara durch Tansanias Süden
21.06.	12.30 Uhr im SWR: Mit der Central Line zum Tanganjikasee
22.06.	13.30 Uhr im SWR: KuK – Monarchie-Dampf-Express, Teil 1
22.06.	14.15 Uhr im SWR: Aus Amateurarchiven: mit Dieter Kempf
23.06.	14.15 Uhr im SWR: Die Harzquerbahn
24.06.	14.15 Uhr im SWR: Der Glacier-Express, Teil III
25.06.	14.15 Uhr im SWR:Zeitreise durch das Land der Windmühlen
27.06.	11.30 Uhr im MDR: Bahnabenteuer Finnland, Teil 1
28.06.	12.00 Uhr im SWR: Balkan-Nostalgie-Express, Teil 1
28.06.	12.30 Uhr im SWR: Balkan-Nostalgie-Express, Teil 2
29.06.	13.30 Uhr im NDR: KuK-Monarchie-Dampf-Express, Teil 2
29.06.	14.15 Uhr im SWR: Johanns letzter Dienst
30.06.	14.15 Uhr im SWR: Der ICE-T „Neigetechnik"

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

MODELLBAHN

Sa 13.06. und So 14.06.

- 80 Jahre Trix-Express und Sommerfest im DB-Museum Koblenz-Lützel, Tel. 0152 01992526, www.trixex-pressclub.de.

Fr 19.06.

- Filmvorführung von Ralf Fröhlich in 60435 Frankfurt (Main), Vortragsraum ehm. Betriebshof Eckenheim, Schwabstraße 18, Tel. (06171) 76613.

So 21.06.

- Hoffest und Tag der offenen Tür in 28203 Bremen, Rockwinkeler Heerstraße 123, 11 bis 18 Uhr, Tel. (0421) 74515, www.mec-bremen.de.

Fr 26.06. und So 28.06.

- Großbahntreffen in 04435 Schkeuditz, hist. Straßenbahn-Depot, Rathausplatz 11, Fr. 15 bis 19 Uhr, Sa 9 bis 18 Uhr, So 9 bis 16 Uhr, Tel. (034204) 62041, www.ig-modellbahn-schkeuditz.de.

Sa 27.06.

- Sommerfest im Biergarten mit Gleisanschluss in Hof, Stellwerk 8, Am Güterbahnhof 5, Tel. (09281) 7662178, www.mec-hof.de.

Sa 27.06. und So 28.06.

- 25. internationales Spur I-Treffen in 74889 Sinsheim, Auto & Technik Museum, Museumsplatz, Tel. (07261) 9299-0, www.technik-museum.de.
- Modellbau- und Vereinstreffen in 09350 Lichtenstein, Grünthalweg 3, jeweils 10 bis18 Uhr, Tel. 0175 5974103.

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**" können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27, gültig ab 01.01.2015. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

ROCO ▶ DR-243 MIT SOUND FÜR H0

Das im letzten MEB vorgestellte, überarbeitete Roco-Modell der 243 ist nun auch in der bordeauxroten Ursprungslackierung erhältlich. Der Zimo-Decoder der DCC-Soundversion (73323; 294 Euro) gewährleistet in Verbindung mit der neuen Elektrik des Modells neben dem Fahr-Sound sieben realistische Geräusch-Zusatzfunktionen sowie die zugseitige Abschaltung des Schlusslichts. Die Lüfter klingen etwas dominant und übertönen den Klang der Fahrmotoren.



HOBBYTRAIN ▶ DB-TAURUS MIT VVO-WERBUNG FÜR N



Das überarbeitete, preisgünstige Hobbytrain-N-Modell des „Taurus“ (der eigentlich nur in Österreich so genannt werden darf) wird nun auch als bunte 182 016 der DB AG angeboten (H2771; 114,90 Euro). Zum 40-jährigen Bestehen der S-Bahn Dresden erhielt die Vorbild-Lok eine bunte Werbebeklebung des Verkehrsverbunds Oberelbe (VVO), mit der sie auch heute noch im Raum Dresden unterwegs ist. Das Modell trägt mittlerweile filigrane Stromabnehmer und ist mit LED-Weiß-Rot-Lichtwechsel (einseitig abschaltbar) und sechspoliger NEM-Schnittstelle ausgerüstet.

BECKMANN ▶ BAUREIHE 75.5 FÜR TT

In Vorbild und Modell haben wir die ehemals sächsiche XIV HT in diesem Heft ausführlich vorgestellt. Während H0-Bahner auf eine neue Variante des Gützold-Modells der 75.5 noch ein wenig warten müssen, sind im Maßstab 1:120 neue Versionen von Beckmann lieferbar. Mit dabei ist das abgebildete Modell der 75 510 mit geraden Wasserkästen (10 10 606; 279 Euro). Dessen Vorbild gehört zu den Polen-Heimkehrern und zeichnet sich durch nur einen zentralen Lüfter-Aufsatz auf dem Führerhaus aus.



L.S. MODELLS/LEMKE ▶ RUSSISCHE SCHLAFWAGEN FÜR N

Auch im Maßstab 1:160 sind nun die Modelle der modernen Nachtzugwagen erhältlich, die in Deutschland von Lemke vertrieben werden. In der perfekten Modellnachbildung entsprechen sie den im MEB 06/2015 vorgestellten TT-Modellen.



ARNOLD ▶ DR-KÖ II FÜR TT, NEUE MOD-WAGEN FÜR N

Arnolds Einstieg in die Baugröße TT, das Modell der Köf II, ist in einer neuen Variante als schwarze 100 123-9 der DR erschienen (HN9011; 99,90 Euro). Das Modellchen hätte eigentlich einmal eine Überarbeitung verdient. Das Gehäuse mit übertrieben großer Darstellung der Nieten, die fehlende Digitalschnittstelle und die fehlende Beleuchtung sind nicht mehr ganz zeitgemäß. Die Fahreigenschaften sind jedoch ordentlich. Für die Spur N sind neue Wagensets der DR-Modernisierungswagen erhältlich. Die abgebildete Garnitur (HN 4207;119,90 Euro) besteht aus drei Formvarianten mit Schürze, zwei Zweite-Klasse-Wagen und einem Buffetwagen. Ein weiteres Schürzenwagen-Dreier-Set ist erhältlich.



Arnolds neue Kö II der DR im Maßstab 1:120 ist laut Beschriftung in Leipzig-Wahren stationiert.



Einen schönen Zug in N ergeben die Modenisierungswagen mit Schürze.

LILIPUT ▶ CHEMIE-KESSELWAGEN UND SBB-RUNGENWAGEN FÜR H0



Der Privatwagen der „Badischen Anilin- & Soda-Fabrik AG." (später einfach BASF) ist in Ludwigshafen am Rhein beheimatet.

Eine Neukonstruktion, den Aufbau betriffend, ist Liliputs Chemiekesselwagen der Vorkriegsbauart mit 114-hl-Kessel (L235390; 45 Euro. Das reich detaillierte Modell weist eine umfangreiche und sehr saubere Beschriftung entsprechend der Epoche III auf und glänzt durch viele angesetzte Details. Auch das Bremsgestänge am Wagenboden ist einen Blick wert. Nicht minder schön ist der neue Rungenwagen der Bauart Kbkm der SBB, der in Epoche-IV-Ausführung angeboten wird (L235040; 47,90 Euro). Er verfügt über 20 feine und bedruckte, einsteckbare Rungen. Diese verlangen allerdings sorgsame Behandlung, denn sie sitzen nur lose in den Befestigunslaschen und gehen leicht verloren. Das sehr gut detaillierte Modell ist auch in grauer Lackierung der Epoche III erhältlich.



Eine Bereicherung für die Ladestraße stellt der neue Liliput-H0-Rungenwagen dar.

REE ▶ FRANZÖSISCHER POSTWAGEN FÜR H0

Wie auch die anderen beiden, in diesem Heft vorgestellten REE-Modelle ist auch der 16-Meter-Postwagen der Epoche IV (VB-048; 57,90 Euro) ein Schmuckstück. Insbesondere das Dach mit exakt eingesetzten Fenstern im Oberlichtaufbau und feinsten, aus Draht angesetzten Handläufen ist eine Erwähnung wert. Die zahlreichen Zurüstteile, beispielsweise die Trittstufen, sind im Bild noch nicht montiert. Es sind auch rotbraune Varianten der Epochen II und III zu haben.



MEINUNG DES MONATS ▶ ÜBER DEN ZAUN


FOTO: JENS NABLER

In dieser Ausgabe des MEB zeigen wir im Modellteil vergleichsweise viele Fahrzeuge ausländischer Bahnen. Wir Redakteure können uns regelmäßig an französischen, österreichischen oder Schweizer Loks und Wagen erfreuen. Auch der riesige US-Challenger erregte uneingeschränkte Bewunderung auf unserer Testanlage. Sind wir mit unserer Begeisterung allein? Ist der Blick über den Zaun, über die Grenzen des deutschen Schienennetzes hinaus, nur für uns Fachleute interessant? Aus unserer Sicht wäre das schade. Wie sehen Sie das, liebe Leser? *abp*

MÄRKLIN ▶ NEUE SIGNALE FÜR H0



Stück für Stück werden die neuentwickelten Märklin-H0-Signale an den Fachhandel ausgeliefert. Das Lichtvorsignal rechts (76481) kommt ohne Decoder aus, es muss über das zugehörige Hauptsignal angesteuert werden. Das Form-Sperrsignal (70421) wird komplett mit Antrieb und Mfx-/DCC-Decoder geliefert. Beide Modelle sind gut detailliert.

HEICO ▶ LÖSCHGRUPPENFAHRZEUG FÜR H0



Mit weißen Kontrastflächen wirken die neuen Feuerwehr-Modelle von Heico fast noch attraktiver als in der rein roten Ausführung. Neben dem LP 311 LF 16 Löschgruppenfahrzeug (HC 2007, Bild) sind zwei weitere weiß-rote Varianten entsprechend der im MEB 06/2015 vorgestellten Modelle lieferbar.

BREKINA ▶ LKW-KLASSIK FÜR H0



In die Modellbahn-Epoche III passt der Volvo-N88 mit Shell-Tank-Sattelauflieger (85610) am besten. Das nicht ganz taufrische Brekina-Modell wäre auch ein guter Kandidat für eine Auto-Superung, wie wir sie auf Seite 54 vorstellen. Immerhin liegen Rückspiegel zum Einkleben bei, dies gilt auch für den MB-L 322-Kurzhauber (47028). Dessen neue Variante mit Werbung für regional verbreitete Hopfen-Getränke ist etwas feiner detailliert als der Volvo-Sattelzug.

WIKING ▶ SCHEUERLE-TIEFLADER FÜR H0

In unserem Artikel zu den „Culemayer“-Straßenrollern (S. 60) wurden die Scheuerle-Tieflader bereits erwähnt. Hier ist das entsprechende H0-Modell. Wiking bietet eine neue Variante (0851 34) des sehr schön detaillierten Fahrzeugs an. Beeindruckend sind die vier angelenkten Achsen mit Doppelbereifung. Die DR-101 von Piko müsste natürlich noch verzurrt werden. In guter Modellausführung zeigen sich auch das neue Volvo 850-Taxi (0800 12) und der MB-Kehrwagen eines Castrop-Rauxeler Bauunternehmens (0642 05), beide für H0.


50 Tonnen Nutzlast bietet der Scheuerle, das reicht für die V 15.



Der klappbare Aufbau der Bölling-Kehrmaschine macht was her.

HERPA ▶ OSTEN FÜR H0 UND TT

Der tschechischen Polizei zugeteilt ist der neue Barkas-B 1000-Neunsitzer im Maßstab 1:120 (66358). Für die Post der DDR hingegen läuft eine neue Trabi-Variante in 1:87 (91831). Sehr schön ausgefallen ist die H0-Ausführung des MZ 250/2-Gespanns (91787), das zum Beispiel durch feinste Bremsgriffe gefällt.





Die Detaillierung des TT-Barkas rechts steht jener der H0-Modelle links keineswegs nach.

PREISER ▶ SZENEN AUS DEM RADFAHRER-LEBEN FÜR H0



Keinen Sinn für Kunststücke hat der Kurier.

Das schöne an vielen Preiser-Figuren ist die Tatsache, dass oft auch eine kleine Geschichte mitgeliefert wird. Wer schon einmal eine Radtour in der Gruppe mitgemacht hat, dem werden mit den beiden Radfahrer-Packungen 10643 und 10650 Erinnerungen an manch Abstimmungsschwierigkeiten bei der Abfahrt zurückgerufen. Einfacher ist's, wenn man allein unterwegs ist, sei es freihändig (28181) oder als Kurier (28175).



„Können wir dann?" „Ich muss noch ..."

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 25 JAHREN: Pioniereisenbahn Halle (Saale)

☐ Im ersten MODELLEISENBAHNER auf neuem Papier, der Ausgabe 7/90, wurde die ehemalige Pioniereisenbahn in der Saalestadt vorgestellt. Im Jahr 1990 erfolgte deren Umbenennung in „Hallesche Kindereisenbahn Peißnitzexpress". Heute nennt sie sich „Parkeisenbahn", der Betrieb läuft dennoch nach kaum veränderten Prinzipien. Kinder und Jugendliche von zehn bis 18 Jahren sollen an die große Eisenbahn herangeführt werden, indem sie für den Fahrbetrieb der Parkeisenbahn verantwortlich sind und anspruchsvolle Aufgaben übernehmen. Am 13. und 14. Juni 2015 wird der 55. Geburtstag der Bahn gefeiert. Interessierte sollten vorbeischauen, denn neue Mitarbeiter werden gesucht.



FOTO: RAINER PANSE, ARCHIV MEB

ESU – PIKO

Neu auf dem Markt



☐ Zwei interessante H0-Formneuheiten haben uns kurz vor Redaktionsschluss erreicht. Von ESU stammt das Digital-Modell des „218-Schrecks": die 245 der DB AG mit allen denkbaren technischen Finessen einschließlich Rauchentwickler. Vorbildgerecht ohne Wölkchen über der Lok kommt das Modell der neuen DB-150 von Piko aus. Die klassische Güterzuglok wird zunächst in Epoche-IV-Ausführung geliefert.

BRAWA

Richtigstellung

☐ In der MEB-Ausgabe 6/2015 war im Testbericht zum neuen Piko-Modell der DR-V 15 zu lesen, dass entsprechende Modelle von Brawa aktuell nicht verfügbar wären. Dies ist nicht richtig. Als Neuheit für 2015 angekündigte Varianten der Brawa-V 15 wurden bereits Anfang März 2015 an den Fachhandel ausgeliefert und sind dort aktuell auch verfügbar. Es handelt sich um die blaue V 15 2344 entsprechend der Epoche III, die 101 512-2 der DR in orangener Epoche-IV-Ausführung sowie um die orangefarbene „V 22" der Max Bögl-Bauunternehmung entsprechend der Epoche VI.

PIKO

Tag der offenen Tür

☐ Viele Modellbahnfans können es kaum erwarten. Sie werden zwar bei Auslieferung dieser MEB-Ausgabe noch nicht vor den roten Werkstoren ausharren, doch bald ist es soweit. Am Samstag, den 20. Juni 2015, wird ein umfangreiches Programm geboten: Firmenführungen bei laufendem Betrieb, Sondermodelle, Sonderbedruckungen und Souvenirs, das Piko-Museum und eine große Gartenbahn-Spielanlage. Angemeldete Besucher nehmen an einer Verlosung teil. Aus Ilmenau und Leipzig werden Sonderzüge erwartet. Auch mit Regelzügen der DB AG ist die Anreise empfehlenswert, vom Bahnhof aus verkehren Pendelbusse zum Werk.



FOTO: PIKO

SCHKEUDITZER GROSSBAHNTAGE

Erinnerungen an Fritz Rust

☐ Die IG Modellbahn Schkeuditz e. V. ist für die Großbahn-Gruppe des Modelleisenbahnvereins Friedrich List e. V. aus Leipzig der ideale Partner für die Ausstellung von Modellbahnen der Baugröße I. Die große Fahrzeughalle des alten Straßenbahndepots war vom 1. bis 3. Mai 2015 im Rahmen der 25. Schkeuditzer Modellbahntage richtig bemessen für die Spur-I-Anlage, die sonst nur in kleineren Aufbauvarianten gezeigt werden kann. Die Leipziger Großbahnfreunde um Heinz Tauer hüten einen besonderen Schatz. Bei ihnen befinden sich viele Fahrzeuge und Inventarteile der Modellbahnlehranlage „Neuer Garten“ von Fritz Rust, der MODELLEISENBAHNER stellte diese im Heft 6/2014 vor. Damit ist auch die häufig gestellte Frage, wo die berühmte Anlage verblieben sei, zunächst beantwortet. Wir werden weiter berichten.



FOTO: KLAUS HAAKE

MEB-URGESTEIN

Herzlichen Glückwunsch!

FOTO: KLAUS BÖTTCHER

☐ Im Juni feiert der bekannte Modelleisenbahner und MEB-Autor Karlheinz Brust seinen 90. Geburtstag. Karlheinz Brust ist ein Gründer und langjähriges Ehrenmitglied des Vereins „Freunde des Eisenbahnwesens – Verkehrsmuseum Dresden e.V.“ Sein Name ist sehr vielen Modelleisenbahnern bekannt, denn er hat sich um das deutsche und europäische Modelleisenbahnwesen wahrlich verdient gemacht. Schon früh befasste sich Brust in seiner damaligen Wahlheimat Leipzig mit der Modelleisenbahn. Gemeinsam mit Gleichgesinnten baute er dort eine große Anlage im Tunnel des Hauptbahnhofes auf. 1950 wurde er vom Amt für Information der DDR zusammen mit Gerhard Arndt und Fritz Hornbogen beauftragt, eine mobile Großanlage zu bauen, die den damaligen Stand der Technik wiedergeben sollte. Diese Anlage zeigte man mit Erfolg in mehreren Städten.

Karlheinz Brust hat großen Anteil am Entstehen der Modellbahnindustrie in der DDR. Er arbeitete zusammen mit Fritz Hornbogen ab 1952 als Modellbahnkonstrukteur im VEB Elektroinstallation Oberlind (EIO) in Thüringen. Dessen Modelle sind unter dem Namen Piko jedem Modelleisenbahner ein Begriff. Auch nach seinem Ausscheiden bei EIO war er weiter freiberuflich für diesen und andere Modellbahnhersteller tätig.

1962 gründete er mit vier weiteren Eisenbahnfreunden die Arbeitsgemeinschaft „Freunde des Eisenbahnwesens“, die kurz darauf den Namenszusatz „Verkehrsmuseum Dresden“ erhielt. Brust war als Vertreter der Arbeitsgemeinschaft an der Gründung des DMV 1962 in Leipzig beteiligt. Er war Mitglied der technischen Kommission des DMV und im BDEF Mitglied der Arbeitsgruppe Vorbild und Modell.

Karlheinz Brust ist einer der Gründungsväter des „MODELLEISENBAHNER“. Sein unermüdlicher Einsatz für die Modelleisenbahn und die Belange der Eisenbahnfreunde wurde mit vielen Ehrungen gewürdigt, zuletzt mit dem „Goldenen Gleis“ der VG Bahn. Ein ausführliches Interview mit dem Jubilar erscheint in einer der kommenden Ausgaben des MEB.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Klaus Eckert (keck), Korbinian Fleischer (kf), Michael Robert Gauß (mrg), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150, bettina.wilgermein@vgbahn.de
Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 26, ab 1.1.2014, Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Marcus Henschel, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH, Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Petra Schwarzendorfer, Nicole Friedl (Bestellservice, (08141) 53481-0)

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: JOACHIM SCHMIDT

VULKAN-EXPRESS MIT DAMPF UND DIESEL

Vom Rhein führt eine Meterspurbahn in die Eifel, die hauptsächlich für den Güterverkehr konzipiert war. Heute gewinnt die Strecke nicht zuletzt durch die reaktivierte Mallet-Dampflok 11 sm an touristischer Bedeutung.



FOTO: BAUER-PORTNER

KREIDEFELSEN

Zu Besuch auf Rügen im Maßstab 1:87. Doch nicht der berühmte Caspar-David-Friedrich-Blick ist unser Ziel, sondern ein Kreide-Steinbruch mit Feldbahnanschluss.

Das August-Heft erscheint am

13. Juli

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Montag



FOTO: MARCUS HENSCHEL

FOTOGENES GÜTERZUGREVIER

Die Angertalbahn: Schwere Kalkzüge, von interessanten Dieselloks bespannt in wildromantischer Landschaft.

AUSSERDEM

Nachwuchs-Bahner

Der zwölfjährige Max Winkler hat sich der Modellbahn verschrieben und zeigt sein Talent.

Schatzsuche

Ein kleiner Haltepunkt wird zum Vorbild für ein Spitzenmodell.

Wachgeküsst

Zwei spektakuläre deutsche Dampflokomotiv-Konstruktionen wurden vor kurzem zu einem zweiten Leben erweckt.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: MICHAEL GAUSS

VOM LEBEN IN DER STADT

Wie jedes Jahr trafen sich Modellbauer zum Seminar in Markelsheim. Auf der Agenda stand der Bau von Stadt-Dioramen.



FOTO: HELMUT PETERLEIN

GUT GENUG ALS ZWISCHENLÖSUNG

Die Neubaulokomotiven der Baureihe 83^{10} erschienen vor 60 Jahren – zu spät, um sich noch durchzusetzen.



Modellbahnen als Reiseziel

Der aktuelle MIBA-Führer zu den schönsten Schau-Anlagen in Deutschland, Österreich und der Schweiz sowie in Südtirol und den Niederlanden präsentiert über 170 fantastische Miniatur-Traumwelten im Kurzporträt – inklusive Öffnungszeiten, Eintrittspreisen, Anfahrtstipps und Übersichtskarten. Einige der sehenswertesten Riesenanlagen werden in ausführlichen Berichten mit vielen tollen Fotos vorgestellt: das Miniatur Wunderland Hamburg, die Loxx-Miniaturwelten am Alex in Berlin, die brandneue Modellbahnanlage im „Hans-Peter Porsche TraumWerk" im oberbayerischen Anger und andere.

Mit dabei ist auch diesmal eine **Video-DVD**, die einige der schönsten Schauanlagen in professionellen Filmporträts vorstellt – darunter die Spur-0-Anlage im Dresdner Verkehrsmuseum, Josef Brandls Anlage „Schiefe Ebene" im Deutschen Dampflokmuseum Neuenmarkt-Wirsberg und die Eisenbahnwelt Rabland in Südtirol.

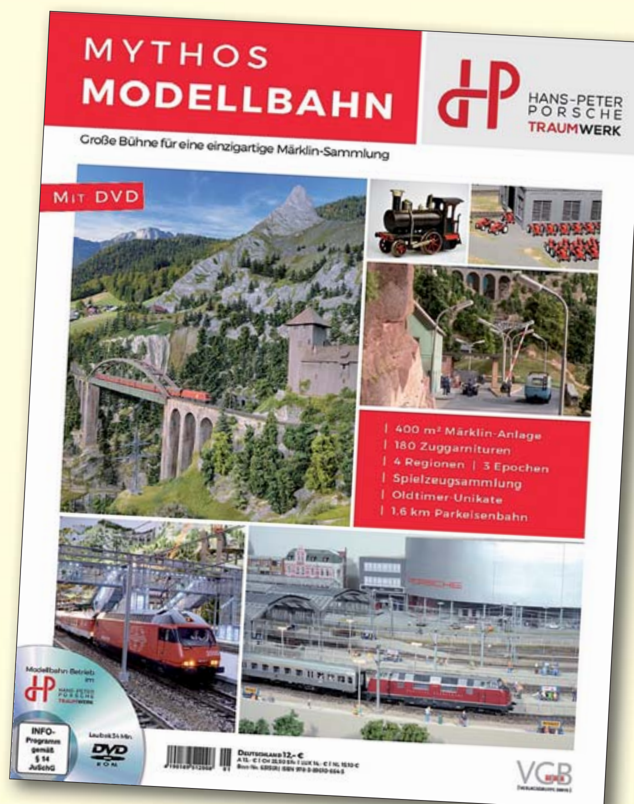
116 Seiten im DIN-A4-Format, mehr als 130 Abbildungen, Klammerheftung, inkl. Video-DVD mit 35 Minuten Laufzeit
Best.-Nr. 13012018 | € 12,–

Traumanlage im Hans-Peter Porsche TraumWerk

In Anger in der Nähe von Freilassing hat im Juni 2015 eine Modellbahnschau der Superlative eröffnet. Auf fast 400 m² ist hier eine Anlage nach deutschen, österreichischen und Schweizer Vorbildern entstanden, die insgesamt 180 Modellzügen – allesamt aus dem Sortiment des Traditionsherstellers Märklin – Raum und Auslauf gibt. Die vier großen Anlagenbereiche zeigen Semmering-, Tauern- und Arlbergbahn, die Gotthardstrecke, Motive vom Bodensee inklusive Stadt- und Hafenbahnhof Friedrichshafen sowie den Nachbau der Freilassinger Bahnanlagen mit ihrem 22-ständigen Ringlokschuppen.

Die exklusive Sonderausgabe der VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH präsentiert die großartige Modellbahnanlage und das Hans-Peter Porsche TraumWerk in zahlreichen professionell angefertigten Fotos. Die **beigefügte DVD** zeigt in beeindruckenden Filmszenen den Modellbahnbetrieb auf der Anlage.

116 Seiten, Format 230 x 297 mm, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD mit ca. 25 Minuten Laufzeit
Best.-Nr. 631501 | € 12,–



märklin
H0

Die gelungene Konstruktion





Jetzt im Handel erhältlich!

37835 Güterzug-Dampflokomotive mit Kabinentender

In den 1950er-Jahren kam man auf die Idee, in 751 Tendern der 50er eine Kabine für das Zugbegleitpersonal einzubauen. Zwei große Fenster gewährleisteten eine guten Blick nach hinten auf den Zug und im Innern fanden eine breite Arbeitsplatte mit Tischleuchte, ein gepolsterter Klappsitz, zwei Notsitze, ein klappbares Handwaschbecken, eine Deckenleuchte, zwei Regale, Dampfheizung, Speisenwärmer, eine Wasserkanne und Kleiderhaken noch Platz. Bis zum Schluss der Dampflokzeit im Jahr 1977 blieben die 50er mit oder ohne Kabinentender „die“ Allround-Dampfloks vor Güter- und Reisezügen auf Haupt- und Nebenbahnen.

Vorbild: Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 50 mit Kabinentender der Deutschen Bundesbahn (DB). Witte-Windleitbleche, 4 Kesselaufbauten, gekürzter Umlauf, DB-Reflexglaslampen und ohne Indusi. Betriebsnummer 50 1581. Betriebszustand um 1967.

Sommerneuheit 2015. **€ 429,95 ***



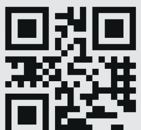
Neuentwickelter Kabinentender



Filigranes Fahrwerk aus Metalldruckguss mit durchbrochenem Barrenrahmen und freier Fahrwerksdurchsicht



Detaillierte Produktinformationen erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler vor Ort oder im Internet unter www.maerklin.de.



Oder einfach den QR-Code scannen.

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.